tructiva más rápida que un muelle de gravedad; produce menos impacto ambiental sobre las aguas del puerto, ya que no se realizan dragados ni vertidos ni rellenos de ningún tipo.

El proyecto se desarrolla en las siguientes zonas de actuación:

Zona 1:

Es la zona comprendida entre la estación naval y la zona de reparación embarcaciones. En esta zona se encuentra un diente de dimensiones 40 x 18, 5 metros, que limita la longitud de la línea de atraque por lo que únicamente puede operar un sólo barco de grandes dimensiones.

Ante este problema, la solución planteada es la demolición de dicho diente, que, como se ha dicho, representa un impedimento para la nueva distribución de líneas de atraque propuesta.

Una vez demolido el diente, se construirá una alineación de pilotes de 200 metros paralela al cantil del muelle. Sobre estos pilotes se apoyarán las correspondientes losas sobre vigas de hormigón. Estas losas irán ancladas a una viga riostra de 200 metros que se construirá en la explanada del muelle existente y paralela a la nueva línea de atraque. La anchura de la losa de hormigón es de 5 metros, lo que permitirá alcanzar un calado de 7,5 metros, suficiente para satisfacer la demanda actual de los grandes buques de mercancías que operan en el puerto de Mahón.

Esta línea de atraque, de 200 metros como se ha dicho, finaliza en un tacón, perpendicular a ella, que sale 30 metros hacia el mar.

Zonas 2, 3 y 4:

A continuación del tacón señalado en la zona anterior se dispone otra línea de atraque, también de 200 metros de longitud, paralela a la anterior y avanzada respecto de ésta los 30 metros correspondientes a la anchura del tacón. El total de la explanada que se pretende construir en estas tres zonas tiene una superficie de 6.125 metros cuadrados.

Esta zona se divide en tres módulos, exactamente iguales, de 66,7 x 35 metros. Cada uno de estos módulos estará formado por un encepado de 45 pilotes de hormigón de 140 centímetros de diámetro y 22 metros de longitud, distribuidos en cinco filas de nueve pilotes cada uno, separados una distancia de 7,25 metros aproximadamente. Sobre ellos se apoyarán sus respectivos cabeceros, vigas y losas de hormigón.

Zona 5:

En esta zona se proyecta un tacón continuo a la línea de atraque que formarán las zonas 2, 3 y 4, y saliendo 35 metros hacia el mar con una anchura de 40,2 metros. La formación del mismo será similar a la de las zonas antes mencionadas, mediante encepado de 42 pilotes de 140 centímetros de diámetro y cabeceros, vigas y losas de hormigón armado.

Consultas realizadas:

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas por la dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental:

Dirección General de Costas: Informa de que las obras tienen lugar íntegramente en el dominio público portuario y no son de prever afecciones al medio ambiente ni al dominio público marítimo-terrestre adicionales, por lo que no plantea objeciones al proyecto.

Dirección General de Conservación de la Naturaleza: Indica que las obras se circunscriben al ámbito concreto del puerto y en un entorno antropizado. Sugiere que, si bien el proyecto no es de gran envergadura, se hace recomendable establecer un calendario de obras que respete los períodos de cría y reproducción de las poblaciones de aves presentes en el emplazamiento LIC/ZEPA «De S'Albufera a Sa Mola». Considera que no es necesario someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Consejería de Medio Ambiente: La Consejería de Medio Ambiente, a través de la Comisión Balear de Medio Ambiente, recomienda que se establezcan medidas correctoras para minimizar los impactos. Señala que se deben determinar las canteras para suministro de materiales, y que los residuos de construcción y demolición deben gestionarse de acuerdo con la normativa vigente.

Consejería de Agricultura y Pesca: Esta Consejería, por medio de la Dirección General de Pesca, considera el proyecto tendrá escasa incidencia sobre la actividad pesquera, a excepción de la que se pueda derivar del incremento de la turbidez por la movilización de sedimentos. Sugiere que se tomen medidas para que el incremento de la turbidez no afecte a las poblaciones fitoplanctónicas y, como consecuencia, a los recursos pesqueros.

Instituto Español de Oceanografía: Comunica que no tiene sugerencias que añadir al contenido de la memoria resumen.

JUNTA ELECTORAL CENTRAL

10372 *RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2004, de la Presidencia de la Junta Electoral Central, por la que se hace pública la comunicación por Antena-3 de Televisión, S. A., de realización de determinada entrevista el 8 de junio de 2004.*

En cumplimiento de lo previsto en el párrafo segundo de la norma sexta de la Instrucción de esta Junta Electoral Central de 13 de septiembre de 1999, en desarrollo del artículo 66 de la L.O.R.E.G., se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Estado de anuncio de que por Antena 3 Televisión, S. A., se ha puesto en conocimiento de esta Junta la realización de determinada entrevista el 8 de junio de 2004.

A tenor de lo previsto en la citada Instrucción, las entidades políticas afectadas podrán examinar la citada comunicación de entrevista en las dependencias de esta Junta Electoral Central, en el plazo preclusivo de un día desde la publicación de esta resolución, y formular dentro del mismo plazo los recursos que estimen pertinentes.

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de junio de 2004.—El Presidente, Enrique Cancer Lalanne.

BANCO DE ESPAÑA

10373 *RESOLUCIÓN de 2 de junio de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 2 de junio 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	=	1,2276	dólares USA.
1	euro	=	135,64	yenes japoneses.
1	euro	=	7,4366	coronas danesas.
1	euro	=	0,66500	libras esterlinas.
1	euro	=	9,1310	coronas suecas.
1	euro	=	1,5276	francos suizos.
1	euro	=	87,64	coronas islandesas.
1	euro	=	8,1930	coronas noruegas.
1	euro	=	1,9476	levs búlgaros.
1	euro	=	0,58370	libras chipriotas.
1	euro	=	31,462	coronas checas.
1	euro	=	15,6466	coronas estonas.
1	euro	=	251,56	forints húngaros.
1	euro	=	3,4529	litas lituanos.
1	euro	=	0,6610	lats letones.
1	euro	=	0,4259	liras maltesas.
1	euro	=	4,6620	zlotys polacos.
1	euro	=	40.797	leus rumanos.
1	euro	=	239,1600	tolares eslovenos.
1	euro	=	39,905	coronas eslovacas.
1	euro	=	1.859.277	liras turcas.
1	euro	=	1,7504	dólares australianos.
1	euro	=	1,6749	dólares canadienses.
1	euro	=	9,5704	dólares de Hong-Kong.
1	euro	=	1,9617	dólares neozelandeses.
1	euro	=	2,0944	dólares de Singapur.
1	euro	=	1.429,00	wons surcoreanos.
1	euro	=	7,9015	rands sudafricanos.

Madrid, 2 de junio de 2004.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.