

Los impactos sobre el medio biológico, se derivan de la modificación de las condiciones hidrodinámicas dentro de la dársena. Al resultar una dársena abierta por ambos extremos, protegida por el dique exento que se propone, la tasa de renovación de aguas en el interior de la misma será mayor, por lo que las potenciales especies colonizadoras serán de mayor valor ecológico. Este efecto positivo será más patente en la cara interna del nuevo dique de abrigo respecto del proyectado inicialmente.

Considerando que el proyecto «Desarrollo de infraestructuras en el exterior del muelle de Isla Verde 3ª fase 1ª actuación: Dique de Abrigo» se desarrolla en la misma zona que el inicial, no introduce elementos en el medio distintos de aquellos que fueron objeto de evaluación y que las condiciones del medio en el que se llevará a cabo el proyecto han sido convenientemente analizadas en el estudio de impacto ambiental del proyecto inicial «Desarrollo de infraestructuras en el exterior del muelle de Isla Verde» y en la Addenda realizada con objeto del presente proyecto, se observa que no existe, como resultado de la actuación propuesta, la potencial existencia de impactos ambientales distintos de los identificados en la evaluación de impacto ambiental del proyecto inicial.

En consecuencia, teniendo en cuenta las consideraciones anteriores y los criterios de selección establecidos en el anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, no se deduce la existencia de impactos significativos que aconsejen someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo precitado, 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 este Ministerio, de fecha 18 de abril de 2005, considera que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Desarrollo de infraestructuras en el exterior del muelle de Isla Verde 3ª fase 1ª actuación: Dique de Abrigo», de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

Madrid, 19 de abril de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

8653

RESOLUCIÓN de 19 de abril de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Puerto deportivo de La Línea de la Concepción», promovido por Alcaldesa Servicios, S. A. de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

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 comprendida 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 Puerto deportivo de la Línea de la Concepción se encuentra comprendido en el Grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo antes referido, por tratarse de una modificación del puerto de San Felipe.

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 25 de junio de 2004, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento «Análisis ambiental del puerto deportivo de la Línea de la Concepción», que incluía las características y ubicación del proyecto y sus posibles efectos sobre el medio ambiente, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Puerto deportivo de la Línea de la Concepción, se justifica por la gran demanda de puntos de atraque de embarcaciones deportivas, especialmente en la zona del Peñón de Gibraltar.

Las obras objeto de este proyecto consisten básicamente en la modificación de la zona interior del puerto de San Felipe, reconvirtiéndolo en un puerto deportivo. Todas las actuaciones se llevarán a cabo entre el panta-

lán de San Felipe y aproximadamente la mitad del dique de abrigo existente. La flota pesquera se ubicará en las actuales instalaciones del muelle de San Felipe. La duración total de las obras se estima en treinta y seis meses, y se realizará en tres fases.

La primera fase consiste en la transformación de la actual dársena interior del puerto para albergar 373 amarres montados sobre pantalanones flotantes. Con esta finalidad, se proyecta la ampliación de la superficie de todo el borde terrestre, hasta la zona del pantalán de San Felipe, dejando una bocana de unos 50 metros de ancho. La superficie total ampliada en esta fase es de unos 83.000 metros cuadrados, y en ella está prevista la instalación del edificio de capitanía, un foso de travelift, zona de varadero, aparcamientos, jardines y un área comercial.

La segunda fase se desarrolla apoyada en el dique de abrigo y en la cara oeste de la primera fase. Mediante esta actuación se conforma una nueva dársena, con una capacidad de 250 puestos de atraque para barcos de entre 10 y 20 metros de eslora. En la parte exterior de la dársena y con la misma alineación del dique de abrigo, se dispone una pequeña explanada y un muelle de pasajeros de unos 150 metros de longitud. La superficie terrestre ampliada en esta segunda fase es de aproximadamente 88.000 metros cuadrados y se destinará a prácticamente los mismos usos que la explanada de la primera fase.

La tercera fase se proyecta como una ampliación de la primera fase y consiste en una explanada sensiblemente rectangular que discurre paralela al muelle se San Felipe. Por su lado interno se proyectan pantalanones flotantes y un espigón con capacidad para 144 amarres de barcos entre 10 y 40 metros de eslora. En la nueva superficie terrestre, de unos 18.000 metros cuadrados, se dispondrá de un nuevo varadero y de otra zona comercial.

El volumen de total de sedimentos a dragar se estima en unos 200.000 metros cúbicos, de los cuales se utilizarán alrededor de 151.000 como materiales de relleno en la propia obra. Dichos materiales, caracterizados de acuerdo con las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles», consisten en arenas y gravas, siendo el porcentaje medio de finos muy inferior al cinco por ciento.

El volumen de materiales de aportación, sin incluir los dragados, necesarios para la ejecución de todas las fases ronda los 480.000 metros cúbicos.

En la documentación presentada se incluye también un estudio de impacto ambiental, en el que se describen y valoran los impactos sobre todos los aspectos ambientales, durante las fases de construcción y explotación. En los estudios de campo realizados sobre los sedimentos, las aguas y el bentos de la zona portuaria, no se han detectado especies ni hábitats dignos de consideración por su singularidad, escasez o figura de protección. Los principales impactos, considerados como moderados, se producirán durante la fase de construcción sobre la calidad del agua, del nivel sonoro, la ocupación de fondos marinos y el paisaje. Durante la fase de funcionamiento, se estima que el impacto sobre el paisaje y el medio socioeconómico serán positivos, mientras que la tasa de renovación de aguas se verá reducida, aunque de forma poco significativa. De entre las medidas preventivas y correctoras propuestas en la documentación de impacto ambiental, cabe destacar la utilización de pantallas antiturbidez durante las operaciones de dragado, la presencia de un técnico arqueólogo en la draga, la utilización de luminarias que produzcan baja contaminación lumínica y la puesta en práctica de un sistema de gestión ambiental, tanto durante la fase de obras como la de funcionamiento.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General para la Biodiversidad (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental (Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía), Dirección General de Pesca y Acuicultura (Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía), Instituto Español de Oceanografía, Ayuntamiento de La Línea de la Concepción, Ecologistas en Acción y Asociación Gaditana de Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN).

El contenido ambiental de las contestaciones recibidas, se resume en el anexo I.

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Los principales motivos que han llevado a tomar esta decisión son los siguientes: Las nuevas instalaciones se ubican dentro de una zona portuaria de aguas abrigadas ya existente, por lo que no se prevén efectos sobre la dinámica litoral y las playas adyacentes, y durante la fase de construcción, la calidad del agua no se verá afectada de forma significativa y permanente por cuanto los rellenos se realizan dentro de aguas abrigadas y se han previsto medidas correctoras (pantallas antiturbidez). En lo relativo a los amarres para la flota pesquera de la Línea, en el documento remitido por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, se indica expresamente que dicha flota podrá amarrar en las actuales instalaciones

del muelle de San Felipe. Por último señalar que la puesta en práctica de un sistema de gestión ambiental (SGMA) se considera como una garantía adicional al seguimiento y control de programa de vigilancia ambiental y medidas correctoras.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo precitado, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, 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 19 de abril de 2005, considera que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Puerto deportivo de la Línea de la Concepción.

No obstante, aún no deduciéndose impactos ambientales significativos, y con el propósito de mejorar la calidad ambiental del proyecto, se recomienda que antes del inicio de las operaciones de relleno de las nuevas explanadas, se completen todos los cierres perimetrales de las mismas, de tal forma que el recinto creado funcione a modo de balsa de decantación y así se evite, o minimice, la dispersión de la pluma de turbidez por las aguas de la bahía, especialmente en las zonas de baño que potencialmente puedan verse afectadas. En caso de llevarse a cabo la medida recomendada, la utilización de las pantallas antiturbidez se reduciría, si fuese necesario, a la fase de construcción de los cierres perimetrales.

Madrid, 19 de abril de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

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

La Dirección General de Costas indica que no se prevén efectos sobre la dinámica litoral debido a que las actuaciones se desarrollaran entre el dique de San Felipe y el muelle del mismo nombre. Por otra parte, considera que si los materiales de dragado reúnen características de calidad suficiente, se deberán utilizar en la regeneración de las playas próximas, para lo cual se dispondrá de un programa de control de los dragados. Por último, señala que deberán preverse los efectos que se puedan producir en los puntos de vertido del material dragado no utilizado en playas o rellenos.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, señala que la actuación proyectada no está incluida en la anexos de la Ley 7/1994, por lo que no es necesario someterla al procedimiento de evaluación ambiental se encuentra. También indica que remitió la documentación a la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Cádiz, para que ésta aporte observaciones al respecto.

El Ayuntamiento de La Línea de la Concepción, adjunta un informe de los técnicos municipales en el que, tras analizar los principales impactos ambientales, se concluye que no existe ningún inconveniente para llevar a cabo la ejecución del proyecto.

La Cofradía de Pescadores de La Línea presenta un escrito en el que informan desfavorablemente la instalación deportiva, habida cuenta de que si se lleva a cabo no podrán protegerse en épocas con temporal de Levante, tal como lo vienen haciendo desde tiempo inveterado. No obstante, si se habilitan al menos quince amarres para uso de la flota pesquera, informarían favorablemente.

La Asociación Gaditana de Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN), sugiere, entre otros aspectos, los siguientes: el proyecto debía haber sido sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental por los beneficios que dicho procedimiento conlleva en la identificación de impactos, búsqueda de alternativas, etc; la gran cantidad de superficie ganada al mar se dedicará a construir centros comerciales, por lo que los dragados, más que de aumento de calado, se realizan con objeto de extraer áridos para el relleno de las grandes superficies; las obras proyectadas se realizan sobre un puerto construido en el año 1994 que no tiene mucha o ninguna utilidad y se quiere solucionar con un puerto para yates, lo cual puede resultar un fracaso, como lo fue el de 1994.

El grupo Verdemar de Ecologistas en Acción expone las siguientes alegaciones: el proyecto, lejos de luchar contra la erosión costera, tal como preconiza el informe de la Comisión Europea a raíz del trabajo EUROSION, plantea la ocupación de nuevos territorios y la alteración de la dinámica litoral; la calidad del agua se verá seriamente afectada, tanto por la escasa renovación de las aguas como por el aumento de los vertidos procedentes de las embarcaciones; se agravarán los problemas de contaminación marítima y atmosférica por el aumento del tráfico marítimo; no está clara la necesidad del puerto deportivo y con ello se excluye a un sector de la población que tradicionalmente venía utilizándolas, y el proyecto no cumple con los objetivos de la Ley de Costas en cuanto a utilización y uso del dominio público marítimo terrestre.

BANCO DE ESPAÑA

8654

RESOLUCIÓN de 25 de mayo de 2005, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 25 de mayo 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 = | 1,2564 | dólares USA. |
| 1 euro = | 135,33 | yenes japoneses. |
| 1 euro = | 0,5767 | libras chipriotas. |
| 1 euro = | 30,546 | coronas checas. |
| 1 euro = | 7,4468 | coronas danesas. |
| 1 euro = | 15,6466 | coronas estonas. |
| 1 euro = | 0,68785 | libras esterlinas. |
| 1 euro = | 255,18 | forints húngaros. |
| 1 euro = | 3,4528 | litas lituanas. |
| 1 euro = | 0,6960 | lats letones. |
| 1 euro = | 0,4293 | liras maltesas. |
| 1 euro = | 4,1834 | zlotys polacos. |
| 1 euro = | 9,1783 | coronas suecas. |
| 1 euro = | 239,52 | tolares eslovenos. |
| 1 euro = | 39,215 | coronas eslovacas. |
| 1 euro = | 1,5458 | francos suizos. |
| 1 euro = | 81,11 | coronas islandesas. |
| 1 euro = | 8,0560 | coronas noruegas. |
| 1 euro = | 1,9555 | levs búlgaros. |
| 1 euro = | 7,3151 | kunas croatas. |
| 1 euro = | 36.175 | leus rumanos. |
| 1 euro = | 35,2300 | rublos rusos. |
| 1 euro = | 1,7455 | nuevas liras turcas. |
| 1 euro = | 1,6528 | dólares australianos. |
| 1 euro = | 1,5831 | dólares canadienses. |
| 1 euro = | 10,3986 | yuanes renminbi chinos. |
| 1 euro = | 9,7770 | dólares de Hong-Kong. |
| 1 euro = | 11.906,27 | rupias indonesias. |
| 1 euro = | 1.257,28 | wons surcoreanos. |
| 1 euro = | 4,7742 | ringgits malayos. |
| 1 euro = | 1,7648 | dólares neozelandeses. |
| 1 euro = | 68,392 | pesos filipinos. |
| 1 euro = | 2,0828 | dólares de Singapur. |
| 1 euro = | 50,486 | bahts tailandeses. |
| 1 euro = | 8,2404 | rands sudafricanos. |

Madrid, 25 de mayo de 2005.—El Director general, Francisco Javier Ariztegui Yáñez.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO

8655

RESOLUCIÓN de 10 de mayo de 2005, de la Dirección de Administración de Industria y Minas, del Departamento de Industria, Turismo y Comercio, por la que se autoriza a la entidad TÜV Internacional Grupo TÜV Rheinland, S.L. inscrita como organismo notificado para la aplicación de las directivas 97/23/CE, relativa a equipos a presión, 95/16/CE sobre ascensores y 98/37/CE sobre máquinas, la ampliación de actividades correspondientes a la Directiva de Máquinas para todas las máquinas del anexo IV de dicha directiva.

Antecedentes de hecho

Uno.—Mediante Resolución de 3 de abril de 2001, del Director de Administración de Industria y Minas, se reconoció que la entidad Tüv Rheinland Ibérica, S.A., cumplía las condiciones para ser inscrita como Organismo Notificado para la aplicación de la directiva 97/23/CE, relativa a