

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 rellenada 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 malayos.
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.