

3. Análisis de la documentación ambiental y de los criterios del Anexo III

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente se procede a revisar los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación ambiental.

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:

Durante la fase de construcción el nivel de ruido se verá incrementado por el funcionamiento de la maquinaria. En la fase de operación no se incrementará significativamente los niveles sonoros como consecuencia de la puesta en servicio de las instalaciones.

Para llevar a cabo la ampliación de la plataforma sur de estacionamiento de aeronaves será necesaria la expropiación de aproximadamente 9.000 m² de terreno circundante al aeropuerto, al lado de la plataforma de estacionamiento actual. Esta ampliación supone un incremento en la superficie pavimentada de 19.000 m².

Con relación a los movimientos de tierra, el proyecto contempla un excedente de tierras y de residuos de demolición. En este sentido el promotor propone el transporte a una zona de acopio de almacenamiento intermedio, adecuadamente acondicionada para que no se generen olores ni polvo para su posterior uso en otras obras en el propio aeropuerto.

Las actuaciones proyectadas no provocan un consumo de gran cantidad de recursos naturales como se refleja en el Estudio Previo de Impacto Ambiental.

Tras haber consultado el promotor el inventario de yacimientos arqueológicos, paleontológicos y etnográficos de la Dirección General de Patrimonio Cultura de Galicia, el proyecto no afecta a áreas de especial protección,

Por último, ninguna área de especial protección se verá afectada por el proyecto.

Una vez realizado el análisis de potenciales impactos, el documento ambiental presenta una serie de medidas correctoras a aplicar de manera específica en la realización del proyecto, como son:

Al efectuar operaciones de demolición se deberán adoptar las precauciones necesarias para lograr unas condiciones de seguridad suficientes para evitar daños en las zonas próximas.

Se extremará las medidas de precaución para no afectar a los árboles adyacentes al futuro aparcamiento, en caso de que sea inevitable su afectación serán trasplantados a zonas más convenientes. En caso de que no fuera posible el trasplante se estudiará la reposición de los mismos, por árboles de edad similar o cuya suma del conjunto de ejemplares reúna el total de la edad de los repuestos.

Se prohibirá el trabajo en período nocturno (23:00-7:00h), salvo causa justificada, en todos aquellos trabajos que requieran la utilización de maquinaria o vehículos pesados de transporte en superficie, para evitar las afecciones sonoras sobre el entorno.

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.

En el supuesto de que sea imprescindible la realización de algún taqueo o voladura puntual, siempre se realizará en período diurno (07:00-23:00 h), intentando además que se circunscriba al período (11:00-16:00 h).

Como medida de prevención durante la fase de obra se recomienda la colocación de una pantalla de protección acústica que separe el recinto aeroportuario del exterior del mismo, actuando a modo de amortiguación frente a los niveles de ruido y contaminación atmosférica que pueden sucederse durante la fase de obra.

La tierra vegetal, necesaria para su posterior reutilización, se retirará, acopiará y mantendrá. Ésta deberá ser almacenada en montículos sin sobrepasar una altura máxima de 2 metros para evitar la pérdida de sus propiedades orgánicas y bióticas.

Se realizará una correcta gestión de los residuos de obra, para los que se realizará una recogida, transporte y eliminación segura de todos ellos, ya sean inertes, asimilables a urbanos o peligrosos.

Los materiales transportados deberán ser cubiertos para evitar que caigan al suelo como consecuencia de su naturaleza o por efecto de la velocidad del vehículo o del viento.

4. Conclusión

Considerando los criterios que se han expuesto respecto del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, relativos a las características del proyecto, su ubicación y características del potencial impacto y teniendo en cuenta la documentación del expediente y lo señalado en los informes recibidos, 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 1.3 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 24 de julio de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación Ambiental el proyecto «Plataforma sur y Aparcamiento y Viales del aeropuerto de A Coruña».

Madrid, 25 de julio de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

BANCO DE ESPAÑA

14864

RESOLUCIÓN de 15 de agosto de 2006, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 15 de agosto de 2006, 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 =	1,2725	dólares USA.
1 euro =	148,36	yenes japoneses.
1 euro =	0,5759	libras chipriotas.
1 euro =	28,093	coronas checas.
1 euro =	7,4608	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,67365	libras esterlinas.
1 euro =	275,28	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,6960	lats letones.
1 euro =	0,4293	liras maltesas.
1 euro =	3,8853	zlotys polacos.
1 euro =	9,2160	coronas suecas.
1 euro =	239,62	tolares eslovenos.
1 euro =	37,540	coronas eslovacas.
1 euro =	1,5817	francos suizos.
1 euro =	90,41	coronas islandesas.
1 euro =	8,0290	coronas noruegas.
1 euro =	1,9558	levs búlgaros.
1 euro =	7,2758	kunas croatas.
1 euro =	3,5288	nuevos leus rumanos.
1 euro =	34,1470	rublos rusos.
1 euro =	1,8680	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,6703	dólares australianos.
1 euro =	1,4393	dólares canadienses.
1 euro =	10,1819	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	9,8993	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	11.574,02	rupias indonesias.
1 euro =	1.228,85	wons surcoreanos.
1 euro =	4,6852	ringgits malasio.
1 euro =	2,0150	dólares neozelandeses.
1 euro =	65,489	pesos filipinos.
1 euro =	2,0119	dólares de Singapur.
1 euro =	47,685	bahts tailandeses.
1 euro =	8,7608	rands sudafricanos.

Madrid, 15 de agosto de 2006.—El Director general, Javier Alonso Ruiz-Ojeda.