

anterioridad, se considera viable y adecuado desde el punto de vista medio ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Nuevo trazado de la C-3310 desde el p.k. 559,800 al 564,000. Término Municipal: Almogía» en la provincia de Málaga.

No obstante, en la realización del proyecto se deberán tener en cuenta las sugerencias recogidas en las respuestas emitidas por la Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Cultura, la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente y la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. De igual manera, durante el desarrollo del proyecto se deberán seguir estrictamente las medidas protectoras y correctoras que aparecen expuestas en el informe ambiental presentado.

Madrid, 29 de abril de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

10713 RESOLUCIÓN de 30 de abril de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Muelle 9 de Raos», de la Autoridad Portuaria de Santander.

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, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen 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.

El proyecto Muelle 9 de Raos se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9, «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 adversos significativos sobre el medio ambiente», del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 10 de febrero de 2003, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al citado proyecto incluyendo sus características y ubicación, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Muelle 9 de Raos, cuya descripción figura en el anejo, consiste fundamentalmente en la construcción de un muelle de unos 280 metros de longitud adosado a la cara este del espigón central de Raos, mediante el fondeo de 11 cajones y relleno de su trasdós. El citado muelle, denominado muelle 9 de Raos, irá alineado con el actual atraque de TERQUISA.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Gobierno de Cantabria), Dirección General de Pesca y Alimentación (Gobierno de Cantabria), Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza (Gobierno de Cantabria), Instituto Español de Oceanografía (Ministerio de Ciencia y Tecnología), Ayuntamiento de Santander, Fundación Naturaleza y Hombre y Asociación para los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA).

Posteriormente, la Autoridad Portuaria de Santander remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un avance de los trabajos sobre la caracterización de los materiales a dragar según las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles».

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, 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.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter a procedimiento de eva-

luación de impacto ambiental el proyecto Muelle 9 de Raos. Los principales motivos que han llevado a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a tomar esta decisión son los siguientes:

El proyecto no modifica substancialmente la configuración del puerto de Santander.

Aunque este proyecto puede considerarse como acumulación al proyecto «Extremo este del muelle 8», dado que ambos se realizan en el espigón central de Raos, el volumen de dragado de ambas obras no supera el umbral establecido en el anejo I de la Ley 6/2001, siendo éste de alrededor de un millón de metros cúbicos.

El volumen total de materiales de relleno para ambas obras procedentes de canteras se estima en unos 470.000 metros cúbicos.

La información de tipo ambiental presentada ante esta Dirección General se considera suficiente en relación con la magnitud y características del proyecto, por lo que su sometimiento al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental no supondría un mejor conocimiento de los posibles impactos sobre el medio ambiente.

No obstante, la Autoridad Portuaria de Santander deberá cumplir las prescripciones que se citan a continuación.

Las operaciones de dragado se realizarán preferentemente entre los meses de julio y marzo con objeto de minimizar los impactos derivados del aumento de turbidez sobre la biocenosis de la bahía. Si por motivos justificados no se pudiera dragar entre esas fechas, las operaciones de dragado se realizarían con medios mecánicos procurando evitar maniobras bruscas durante la extracción y vertido a la cántara de los materiales dragados. En este caso, y si las características litológicas del material lo permiten, sería aconsejable una draga de cuchara con buen ajuste entre las valvas y, a ser posible, dotada de cierre o pantalla superior de tal forma que evite la pérdida de la parte superior del material extraído durante el izado de la cuchara. Se deberán tener dispuestas unas cortinas o pantallas antiturbidez, de características similares a las utilizadas en la lucha contra los derrames de hidrocarburos, pero con una anchura de faldón o cortina propiamente dicha, que sea al menos la mitad de la profundidad de la zona donde se coloquen. En todo caso, dichas cortinas deberán disponer de un flotador continuo cuyo francobordo tenga suficiente altura para no ser fácilmente rebasable por las olas, y los paños de geotextil del faldón deberán estar unidos entre sí. La finalidad de las cortinas es proteger las zonas más sensibles de la bahía, debiéndose utilizar en aquellos casos en que se superen los niveles de sólidos en suspensión fijados en el programa de vigilancia ambiental, siempre y cuando dichos niveles sean atribuibles a las actuaciones del proyecto.

Los rellenos, sean con material de cantera o con productos de excavación o dragado, se efectuarán cuando esté totalmente ejecutado el cierre perimetral del muelle 9 de Raos. El recinto creado entre este muelle y el espigón deberá ser impermeable a la fracción fina, para lo cual las juntas entre los cajones que conforman el muelle deberán estar convenientemente selladas. En el recinto se dispondrá de un aliviadero o desagüe por el que se evacuen las aguas cargadas de sólidos en suspensión generadas durante el relleno.

Se procurará utilizar, en el relleno del trasdós del muelle, la mayor parte de los materiales dragados o excavados, sin que ello implique una mayor turbidez en las aguas de la bahía ni se comprometa la estabilidad geotécnica del relleno y capacidad soporte. El resto de materiales necesarios para la ejecución de la obra procederán de canteras, concesiones o desmontes debidamente autorizados. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera necesario, se hará de acuerdo con lo establecido por el órgano competente del Gobierno de Cantabria.

Se elaborará un programa de vigilancia ambiental que tenga en cuenta todos los aspectos, controles, frecuencia, y objetivos de calidad establecidos en el programa de vigilancia ambiental expresado en la Resolución de 16 de enero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación ambiental del proyecto «Extremo este del muelle 8» (B.O.E. número 27, de 31 de enero). En caso de que las obras de ambos proyectos coincidan en el tiempo o sean consecutivas, los programas de vigilancia ambiental deberán estar perfectamente coordinados y, en su caso, se emitirá un informe final que integre la información obtenida común a ambos proyectos.

Durante las operaciones de relleno con áridos procedentes de cantera, se tendrá en cuenta la emisión de partículas de polvo a la atmósfera, en especial durante periodos de viento sur. Para ello, los materiales pulverulentos deberán humedecerse o cubrirse durante el transporte y, con viento sur, se tomarán las medidas necesarias durante la operación de relleno del trasdós. Así mismo, se respetará la Ordenanza Municipal sobre protección del medio ambiente contra ruidos y vibraciones.

La documentación solicitada en esta Resolución (Programa de vigilancia ambiental) deberá ser remitida, antes del inicio de las obras, por la Autoridad Portuaria de Santander a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Madrid, 30 de abril de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO

Descripción del proyecto

El proyecto se justifica por cuanto permite incrementar la longitud de atraque del puerto de Santander sin necesidad de rellenar la dársena sur, agotando completamente la reserva de suelo portuario. Con esta obra se permite absorber el crecimiento del tráfico experimentado en los últimos años. Concretamente, el proyecto consiste en la construcción de un muelle de cajones en el testero del espigón central de Raos y en el dragado de la zona de atraque y maniobra.

El muelle tendrá una longitud de 282,60 metros y un calado de 13 metros, y se ubicará en la mitad sur del testero del espigón central de Raos. El muelle se construirá con la misma tipología que en el resto de los muelles de Raos, es decir, mediante cajones de hormigón armado. Se fondearán 11 cajones, cimentados a la cota -17,50 metros sobre banqueta de escollera, los cuales irán alineados con el atraque de TERQUISA. Como es habitual en este tipo de estructuras, en el trasdosado del muelle se dispondrá un pedraplén de material filtrante y se rellenará primero con material general para terminar con material seleccionado. Previamente a estos rellenos se excavará desde tierra el material del espigón central de Raos, desde su coronación, situada a +6,50 metros, hasta la cota cero del puerto. Todos los materiales de relleno procederán de cantera y que los materiales excavados o dragados no presentan las características geotécnicas requeridas.

Las obras de dragado consistirán en la zanja de cimentación antes referida, el dragado de la zona de atraque a la cota -13,00 metros y el dragado de una zona de maniobra a la cota de -11,50 metros. La zona de maniobra conecta la zona de atraque con el dragado de la dársena de Raos a ejecutar en el proyecto «Extremo este del muelle 8», pasando por delante del atraque de TERQUISA. Los materiales a dragar consisten en una capa superior de pequeño espesor de materiales sueltos formados por limos arenosos del cuaternario y una capa subyacente consistente en un diapiro de facies Keuper formado por arcillitas con inclusiones de gravas, margas, yesos y dolomías muy alterados a techo. El vertido al mar de los materiales dragados se realizará en una zona situada frente a Cabo de Ajo, en el talud continental sobre una batimétrica superior a 100 metros. Dicha zona fue propuesta por el Instituto Español de Oceanografía y se lleva utilizando 8 años sin que se hayan detectado impactos ambientales negativos.

Los volúmenes manejados en este proyecto son los siguientes:

Excavación y retirada a vertedero 6.000 metros cúbicos.
Dragado de materiales 707.000 metros cúbicos.
Vertido al mar 707.000 metros cúbicos.
Relleno con material de cantera 266.000 metros cúbicos.

Descripción de los estudios ambientales. En la memoria resumen se describen brevemente los siguientes aspectos: justificación del proyecto, acciones del proyecto y aspectos ambientales afectados, valoración cualitativa de los impactos negativos y propuesta de medidas correctoras.

Las afecciones sobre la atmósfera (ruido, gases y polvo) tampoco serán significativas, dada la poca envergadura del proyecto y la gran distancia de la obra a las zonas residenciales. Los efectos sobre la avifauna también serán irrelevantes, ya que las actuaciones se llevan a cabo en zonas muy antropizadas. Las mayores afecciones se producirán sobre la calidad del agua, especialmente sobre la transparencia. Sin embargo, la turbidez tiene un carácter temporal y reversible. Además, el transporte de las aguas turbias hacia los páramos de la bahía es prácticamente inexistente, ya que la corriente del canal de navegación actúa de barrera natural. En dichos páramos existen zonas de cultivos marinos dedicados a la almeja fina. La afección de los vertidos de materiales dragados al mar sobre la costa y los caladeros es prácticamente nula, debido a que éste se efectúa en el talud de la plataforma continental, a partir de la batimétrica de 100 metros, en una zona propuesta por el Instituto Español de Oceanografía situada frente a cabo de Ajo. El espacio natural protegido más cercano es el Lugar de Importancia Comunitaria «Dunas del Puntal y Estuario del Miera» situado fuera de la bahía de Santander y suficientemente alejado de la zona de ubicación del proyecto.

Se ha realizado una campaña de muestreo de sedimentos en la que se han tomado 12 muestras superficiales repartidas equidistantemente por toda la superficie a dragar. Se han analizado los siguientes parámetros según la metodología indicada en las «Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles (RGMD)»: granulometría, materia orgánica, bacterias, mercurio, cadmio, cobre, plomo, zinc, níquel, cromo, policlorobifenilos e hidrocarburos poliaromáticos. Las concentraciones medias, obtenidas mediante media aritmética, indican cierto grado de contaminación por cadmio y, en menor medida por mercurio. El contenido en materia orgánica es inferior al 10 por ciento y prácticamente no existe contaminación bacteriológica. En definitiva, el informe concluye que los materiales se pueden considerar de categoría II debido al cadmio y al mercurio y que, por tanto, se pueden verter de forma controlada al mar, en el caso de que no tengan un uso productivo en tierra.

Las medidas correctoras propuestas son idénticas a las indicadas en el proyecto «Extremo este del muelle 8» ya que están basadas en las condiciones reflejadas en la Estimación de impacto ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria para el dragado del pantalán de Terquisa. Dichas medidas consisten en lo siguiente: 1) Se evitará, en la medida de lo posible, realizar dragados entre los meses de abril y junio. En caso de que la planificación de la obra obligara al dragado entre esas fechas, se evitaría el uso de dragas de succión, se colocarían barreras para impedir que la turbidez alcance las zonas de cultivos marinos y se realizaría un control de la concentración de metales pesados (mercurio, cadmio, cobre y zinc) en los moluscos; 2) Se realizará un programa de vigilancia ambiental de la calidad de las aguas en la zona de cultivos marinos y en la zona de vertido, determinando la turbidez y la concentraciones de sólidos en suspensión, mercurio y cadmio. Este programa también incluirá el control de la calidad del material dragado; 3) El vertido al mar se realizará en la zona propuesta por el Instituto Español de Oceanografía, es decir frente a Cabo de Ajo sobre la batimétrica de 100 metros. Desde un centro dependiente de la Capitanía Marítima se comprobará por radar que la embarcación se encuentra en la zona de vertido; 4) Los materiales excavados que no vayan a ser reutilizados como relleno, se verterán en vertedero autorizado; 5) Si durante el dragado apareciese algún yacimiento arqueológico, se paralizarían cautelarmente las operaciones que pudieran dañarlo y se informaría del hallazgo al Servicio de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria.

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:

La Dirección General de Costas considera que las obras propuestas no tendrán impactos sobre las playas del entorno. Así mismo, indica que aquellos materiales a dragar que fueran útiles para alimentación de playas deberán ser utilizados para este fin. Por último, señala que es necesaria la caracterización exhaustiva de todos los materiales a dragar y, en el caso del vertido al mar, realizar un estudio del impacto sobre el medio ambiente en la zona de vertido.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria, adjunta un informe de la Sección de Evaluación de Impacto Ambiental en el que indica, en primer lugar, que las obras de referencia pueden considerarse como parte integrante de un proyecto global de ampliación del puerto de Santander y que por ello debería realizarse la evaluación de los impactos ambientales generados por la totalidad de las obras y no de forma parcial en cada una de ellas. También señala que la bahía de Santander es, a pesar de las transformaciones sufridas, uno de los principales estuarios cantábricos y que las obras que se realicen en su entorno sean respetuosas con los valores ambientales aún existentes. A continuación, y en lo que respecta a esta obra en concreto, considera necesario que no se modifique la dinámica mareal existente en la bahía, controlándose procesos erosivos y sedimentarios, y aconseja que se apliquen las medidas correctoras planteadas en la Estimación de impacto ambiental formulada al proyecto de dragado del pantalán de Terquisa. Así mismo, indica que se eviten las operaciones de dragado entre los meses de abril y junio y, en caso de no poderse evitar esas fechas, que no se utilicen dragas de succión, que las manchas de turbidez no alcancen los cultivos marinos y que se controle la concentración de metales pesados (mercurio, cobre y zinc) en los moluscos. Por último, se hace referencia a que los vertidos al mar se realicen en la zona propuesta por el Instituto Español de Oceanografía, se elabore un plan de vigilancia ambiental y se controle la aparición de restos arqueológicos.

La Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria, indica que las obras descritas en la memoria resumen no afectan al Lugar de Importancia Comunitaria «Dunas del Puntal y Estuario del Miera» ES 1300005.

La Dirección General de Pesca y Alimentación del Gobierno de Cantabria informa favorablemente el proyecto, una vez consultado el sector afectado.

El Instituto Español de Oceanografía indica que no tiene comentarios que realizar.

El Ayuntamiento de Santander, considera que el proyecto debe someterse a Evaluación de Impacto Ambiental en base a la normativa autonómica que incluye este tipo de proyectos en su anejo II (Estimación de Impacto Ambiental). En cuanto a las consideraciones ambientales propiamente dichas exponen lo siguiente: durante toda la fase de construcción se evitará, en la medida de lo posible, la producción de polvo, recomendándose la paralización de trabajos con áridos pulverulentos en periodos de viento sur; la gestión de los residuos generados deberá realizarse según la Ley 10/1998 de Residuos, debiendo sufragar el promotor todos los gastos derivados de dicha gestión; se evitará el dragado durante el periodo comprendido entre los meses de abril y julio; los vertidos al mar se realizarán frente a cabo de Ajo, según la propuesta del Instituto Español, de Oceanografía; y se garantizará que el proyecto cumpla con la Ordenanza Municipal sobre protección de medio ambiente contra ruidos y vibraciones. Por último, señala que no se prevén afecciones sobre la trama urbana, la avifauna ni sobre zonas de especial protección del término municipal.

La Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA), considera que se tengan en cuenta, entre otras, las siguientes alegaciones: ante la posible no evaluación del proyecto, recuerda la existencia de la normativa de evaluación ambiental de Cantabria y el plan especial de ordenación del sistema general portuario de Santander, que obligan a la evaluación ambiental de los rellenos en la bahía y, en consecuencia, a la evaluación ambiental de este proyecto, ya que se rellenarán unos 12.500 metros cuadrados, los cuales, además de suponer otra reducción más de la bahía de Santander, modificarán el prisma de marea, las condiciones hidrodinámicas y degradarán aún más la bahía; no se han planteado otras alternativas constructivas tales como construir el muelle sobre pilotes o un pantalán similar al de la empresa Terquiza; los materiales de dragado deberían verterse en un vertedero de residuos tóxicos ya que están contaminados por los efluentes de la empresa Terquiza. En base a lo anteriormente expuesto, solicita lo siguiente: que el proyecto se evalúe ambientalmente así como las alternativas planteadas; que se informe a las cofradías de mariscadores; que se deniegue la aprobación del proyecto tal y como está planteado en la memoria resumen; que el nuevo expediente se someta a información pública, y que se le tenga como parte interesada en el expediente.

BANCO DE ESPAÑA

10714 *RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2003, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 27 de mayo de 2003, 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 =	1,1901	dólares USA.
1 euro =	138,93	yenes japoneses.
1 euro =	7,4243	coronas danesas.
1 euro =	0,72350	libras esterlinas.
1 euro =	9,1930	coronas suecas.
1 euro =	1,5279	francos suizos.
1 euro =	85,27	coronas islandesas.
1 euro =	7,8600	coronas noruegas.
1 euro =	1,9461	levs búlgaros.
1 euro =	0,58675	libras chipriotas.
1 euro =	31,412	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	245,82	forints húngaros.
1 euro =	3,4523	litas lituanos.
1 euro =	0,6614	lats letones.
1 euro =	0,4316	liras maltesas.
1 euro =	4,3751	zlotys polacos.
1 euro =	37,839	leus rumanos.
1 euro =	233,3050	tolares eslovenos.
1 euro =	41,125	coronas eslovacas.
1 euro =	1.730.000	liras turcas.
1 euro =	1,8041	dólares australianos.
1 euro =	1,6366	dólares canadienses.
1 euro =	9,2812	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	2,0333	dólares neozelandeses.
1 euro =	2,0480	dólares de Singapur.
1 euro =	1.426,33	wons surcoreanos.
1 euro =	9,5075	rands sudafricanos.

Madrid, 27 de mayo de 2003.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.