Los usos del entorno de la zona de actuación son el baño, especialmente en los meses de verano, en las playas de Los Hornos y playa Blanca, los usos portuarios y los industriales, destacando las instalaciones de DISA (gas licuado) y el polígono industrial existente al noreste del puerto. La ciudad de Puerto del Rosario, capital de la isla, es eminentemente residencial, con un relativamente bajo impacto turístico (menos del uno por ciento de la isla).

Identificación y valoración de impactos.

La metodología utilizada consiste en identificar los factores ambientales potencialmente afectados por las actuaciones para, a continuación, valorarlos cualitativamente en función de los siguientes conceptos: cuencas espacial y temporal, reversibilidad, magnitud y probabilidad de ocurrencia. Dicha valoración se efectúa sobre las fases de construcción y de explotación. Sobre un total de nueve factores ambientales, el estudio de impacto ambiental considera que se producirán tres impactos severos durante la fase de construcción (geología y geomorfología, comunidades bentónicas y usos existentes) y uno durante la de explotación (actividades económicas) y tres impactos moderados. A modo de conclusión, se hace un resumen de las principales afecciones al medio pero no se valora el impacto global de las actuaciones.

Medidas protectoras y correctoras.

En el capítulo 8 del estudio de impacto ambiental se describen una serie de medidas protectoras y correctoras durante las fases de construcción y explotación. En el capítulo 10 se resumen las más importantes, según los autores del estudio, las cuales son las siguientes:

Aplicación de la normativa medioambiental vigente durante las tareas constructivas.

No se ocupará ninguna zona litoral fuera de las especificadas en los correspondientes proyectos.

Se recomienda un programa de Gestión de Calidad Ambiental de las actividades portuarias durante la fase de explotación.

Se realizará un proyecto de tratamiento paisajístico que reduzca el impacto visual.

Programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental propone un escueto programa de vigilancia ambiental que comprende las fases de construcción y de explotación. Durante la fase de construcción se controlarán, entre otros aspectos, los límites de las zonas de actuación, el nivel de ruidos y la producción de residuos. También indica la necesidad de elaborar un programa de vigilancia específico sobre la calidad del agua, el aire y los sedimentos que se prolongaría durante la fase de explotación Por último, señala que se deberá controlar la aplicación de las medidas correctoras, en especial, la calidad paisajística y la evolución de la playa de Los Hornos.

Así pues, el estudio de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del puerto de Puerto del Rosario» ha analizado el medio físico, biológico y el socioeconómico, contemplando todos los factores ambientales que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto. En general puede concluirse que los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras y protectoras que los mitigan.

A través del Condicionado de la presente Declaración se establecen las prescripciones oportunas para que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

10371 *RESOLUCIÓN de 7 de mayo de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Ampliación y mejora de los muelles del Cos Nou en el Puerto de Mahón», de la Autoridad Portuaria de Baleares.*

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 Ampliación y mejora de los muelles del Cos Nou en el Puerto de Mahón se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9, «Otros proyectos», del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986 antes referido.

Con fecha 28 de noviembre de 2003, Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Ampliación y mejora de los muelles del Cos Nou en el Puerto de Mahón, cuya descripción figura en el anexo, consiste, fundamentalmente, en aumentar la longitud de muelle y la anchura de tacones para adaptarlos a las exigencias de la operativa portuaria.

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 Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Biodiversidad (Consejería de Medio Ambiente del Gobierno Balear), Dirección General de Calidad Ambiental y del Litoral (Consejería de Medio Ambiente del Gobierno Balear), Dirección General de Pesca (Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno Balear), Instituto Español de Oceanografía, Ayuntamiento de Mahón, Ecologistas en Acción y Greenpeace. Un resumen de esta consulta se recoge en el anexo.

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 Ampliación y mejora de los muelles del Cos Nou en el Puerto de Mahón al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Entre los principales motivos para tomar esta decisión destaca el que las obras tengan lugar en el interior de las actuales instalaciones portuarias, que junto con la pequeña magnitud del proyecto y la ausencia de dragados, hacen que no se prevean efectos adversos significativos sobre la calidad de las aguas ni sobre las comunidades naturales de la zona.

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 del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio, de fecha 4 de mayo de 2004, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Ampliación y mejora de los muelles del Cos Nou en el Puerto de Mahón.

No obstante, los materiales de préstamo necesarios para la ejecución del proyecto procederán de canteras debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones del órgano que ostente esa competencia en el Gobierno de las Islas Baleares. Así mismo, los residuos que se generen en las tareas de construcción y demolición previstas en el proyecto, se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en la normativa específica de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

La Autoridad Portuaria de Baleares se responsabilizará del cumplimiento de las medidas correctoras propuestas en la documentación presentada.

Madrid, 7 de mayo de 2004.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO

Descripción del proyecto

El objeto del proyecto es adaptar las infraestructuras a las necesidades demandadas por las nuevas tipologías de buques que operan en el puerto de Mahón, aumentando la longitud de muelle y la anchura de los tacones.

El muelle existente es de gravedad, constituido por bloques de hormigón con relleno de material granular en su trasdós. El pie del muelle cuenta con una banqueta de hormigón, lo que hace que no sea posible dragar para aumentar el calado, ya que podría producirse el descalce del muelle.

Ante esta situación, la solución que se plantea es una ampliación hacia el mar de la línea de cantil del muelle actual, mediante losa de hormigón apoyada sobre vigas y pilotes hincados in situ, proporcionando así un incremento de la superficie para manejo de mercancías de unos 10.000 metros cuadrados.

Esta solución estructural presenta las siguientes ventajas:

Adaptación de la actual infraestructura a las nuevas tipologías de buques que operan en el puerto de Mahón; se aumenta el calado sin necesidad de modificar o recalzar el muelle existente; es una solución cons-

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.