

## IV. Memoria

## IV.1 Actividad del organismo:

Las funciones básicas de la Confederación Hidrográfica del Duero son:

La elaboración del Plan Hidrológico de la Cuenca así como su seguimiento y revisión.

La administración y control del Dominio Público Hidráulico.

La administración y control de los aprovechamientos de interés general o que afecten a más de una comunidad autónoma.

El proyecto, la construcción y explotación de las obras realizadas con cargo a los fondos propios del organismo y las que le sean encomendadas por el Estado.

Las que se deriven de los convenios con las Comunidades Autónomas, Corporaciones Locales y otras entidades públicas o privadas, o los suscritos con los particulares.

El marco normativo en virtud del cual se desarrollan estas funciones viene delimitado principalmente por:

Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.

Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril.

Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica, aprobado por Real Decreto 927/1988, de 29 de julio.

Real Decreto 929/1989, de 21 de julio, por el que se constituye el Organismo de Cuenca Confederación Hidrográfica del Duero.

Real Decreto 984/1989, de 28 de julio, por el que se determina la estructura orgánica dependiente de la Presidencia de las Confederaciones Hidrográficas, modificado parcialmente por el Real Decreto 21/1994, de 18 de febrero

## IV.2 Estructura organizativa:

Unidades	Áreas	Responsables
Presidencia.		Doña Helena Caballero Gutiérrez.
Dirección Técnica.	Explotación. Proyectos y Obras. Asistencia Técnica y Programación.	
Comisaría de Aguas.	Gestión del Dominio Público Hidráulico. Calidad de Aguas. Régimen de Usuarios. Gestión Mediambiental e Hidrología.	Don Ignacio Rodríguez Muñoz.
Oficina de Planificación.		Don Javier Varela de Vega.
Secretaría General.	Económica. Jurídico Patrimonial.	Don Alberto Ridruejo Alonso.

El ámbito de competencias de la Confederación Hidrográfica del Duero se extiende a toda cuenca del Duero, especialmente en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, centralizándose la gestión en la sede central situada en Valladolid.

Aunque la Confederación presenta oficinas en la mayoría de capitales de provincia de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, su organización contable está totalmente centralizada en la sede central, no realizando las oficinas periféricas ningún trabajo de desarrollo contable.

**19320** RESOLUCIÓN de 20 de octubre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Muelle de atraque. Ría de Vigo. Chapela, Pontevedra», promovido por Pescanova Chapela, S.A.

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 comprendidas 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 «Muelle de atraque. Ría de Vigo. Chapela. Pontevedra» se encuentra comprendido en el apartado k, del grupo 9, del anexo II del Real Decreto Legislativo.

Con fecha 24 de enero de 2004 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, el documento relativo al proyecto enviado por «Pescanova Chapela, S.A.». Dicho documento, de título «Estudio de incidencia ambiental. Muelle de atraque. Ría de Vigo. Chapela. Pontevedra» incluye el objeto y la descripción del proyecto, e identifica y evalúa los impactos ambientales potenciales siguiendo la estructura señalada en el artículo 2.1 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001. En los anexos I y II del citado documento, se incluyen las alegaciones presentadas durante la información pública llevada a cabo durante el procedimiento de concesión administrativa del proyecto, así como la contestación a dichas alegaciones. Junto con el documento de incidencia ambiental, el promotor remitió también el proyecto básico.

El proyecto «Muelle de atraque. Ría de Vigo. Chapela. Pontevedra» consiste en la modificación del frente litoral de las instalaciones de Pescanova en Chapela (Redondela-Pontevedra) con objeto de poder atracar buques de mayor calado.

El proyecto tiene dos actuaciones principales. La primera sería construir un nuevo atraque de unos 179,5 metros de longitud en el frente marítimo que actualmente está constituido por escollera. La segunda consistiría en adelantar hacia el mar el actual muelle de atraque, con la finalidad de conseguir mayor calado, pasando de los aproximadamente 6 metros actuales a los 8,50 metros de calado.

En el anexo I de esta resolución se describen los aspectos fundamentales de la actuación.

La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental, con fecha 10 de junio de 2005, ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General para la Biodiversidad.  
Dirección General de Costas.  
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia.  
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.  
Dirección General de Recursos Marinos de la Xunta de Galicia.  
Centro Oceanográfico de Vigo, Cofradía de Pescadores de Vigo.  
Ecologistas en Acción.  
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA).  
Cofradía de Pescadores de Vigo.

El resumen de las contestaciones se ofrece en el anexo II de la presente Resolución.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas, 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 de impacto ambiental.

En cuanto a las características del proyecto, el nuevo muelle junto con la explanada del trasdós ocupa una superficie de unos 5.750 metros cuadrados, dividido en dos muelles uno de 179,40 m y otro de 125,45 m de longitud.

El proyecto consiste en la ampliación de las actuales instalaciones de la empresa «Pescanova Chapela, S.A.». Esta ampliación ha sido aprobada por los pertinentes organismos autonómicos, lo cual quedará reflejado en el proyecto constructivo.

Se contemplan las siguientes actuaciones:

Construcción muelle de atraque de 179,4 m de longitud y -8,50 m de calado, por delante de la escollera.

Muelle pantalán constituido por una plataforma con 1.057,67 m<sup>2</sup> de forma que la alineación exterior alcance 125,45 m de longitud y un calado de 8,50 m

Consolidación de las estructuras existentes aplicándose 2.000 m<sup>3</sup> de hormigón en masa.

Dragados, extrayéndose 30.470 m<sup>3</sup>.

Preparación del basamento del muelle de cajones.

Fabricación y colocación de cajones.

Remate del trasdós del muelle mediante pedraplén.

Superestructura de los cajones en la línea de atraque.

Se utilizarán recursos naturales de la zona para la actuación, en concreto se extraerá material granítico procedente de una cantera próxima, con el fin de preparar el basamento del muelle de cajones.

No se prevé una generación significativa de residuos, salvo en la operación de dragado, la cual, consiste en la extracción de 30.470 m<sup>3</sup> de arenas medias, con ausencia de fangos o materiales con materia orgánica, según el informe realizado por EPTISA en febrero de 2005. El dragado se realizará mediante cuchara cerrada y vertido en la cántara de la embarcación de draga, cuyo efecto se tiene en cuenta en el proyecto, siguiendo las «recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles» del CEDEX, y cumpliendo las directrices que establecen las Administraciones competentes en las autorizaciones de dragados y vertidos al mar.

En respuesta al escrito de la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia, resumido en el anejo II por el que planteaba falta de información en relación con el destino de los materiales de dragado, sobre las concentraciones de PCB's y sobre la categoría de los materiales a dragar, el promotor del proyecto remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental información complementaria, en la que se indica que el proyecto no prevé la utilización de los productos de dragado en el relleno de las celdas ni en el relleno general, que el material de relleno para los cajones, 58.820,27 m<sup>3</sup>, procederá de Áridos de Punteareas, cantera situada en Tuy en la carretera Xinzo-Punteareas. Que el dragado se verterá de forma controlada en la fosa situada al sur de la Isla de Sálvora, actualmente empleada por la Autoridad Portuaria de Villagarcía, con coordenadas 42° 24' 30" N y 9° 2' 30" W. Que el resto de los residuos generados, tanto en la fase de obra como en la de explotación, que puedan producir un impacto en el entorno, serán entregados a un gestor autorizado. Asimismo Indica que los datos de PCB's obtenidos en los análisis, se refieren al sumatorio de los 7 congéneres, según la numeración de la IUPAC no alcanzando en ningún caso, el nivel de acción 1. Los metales pesados ensayados no superan en ningún caso el valor correspondiente al nivel de acción 1 de las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los Puertos Españoles», y que con los resultados de los análisis realizados sobre las 4 muestras tomadas en la zona de dragado, los materiales pertenecen a la Categoría I.

Respecto a la ubicación del proyecto, se encuentra en Chapela, en el término municipal de Redondela, provincia de Pontevedra, ubicándose en la orilla del mar en la margen izquierda de la Ría de Vigo. Los terrenos donde se construirá el muelle son industriales y pertenecientes a Pescanova Chapela S.A. Asimismo, dentro de la zona de actuación no se encuentra ningún hábitat incluido en la Directiva Hábitat (Directiva 92/42/CEE), aunque esta próximo a la «Ensenada de San Simón» (LIC ES1140016). El proyecto tiene en cuenta esta zona sensible y constata que no habrá afección a esta área. La Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia confirma la no afección a dicho espacio. Por tanto, la ejecución del proyecto no supone una reducción significativa de la calidad y capacidad de los recursos naturales del área.

En lo que respecta a las características del potencial impacto, dado el carácter del proyecto, construcción del muelle de atraque, y de acuerdo a los criterios descritos anteriormente, los impactos generados por el mismo, tanto en su fase de explotación como en la de ejecución, se consideraran compatibles con el medio. Entre estos impactos, los principales son: la emisión de residuos, vertidos, ruidos, vibraciones, olores y partículas a la atmósfera, de forma temporal; el posible aumento de turbidez en las aguas, haciendo disminuir la calidad de las mismas; el desplazamiento temporal de la avifauna, etc. Estos impactos afectarán principalmente a parte de la Ría de Vigo.

Se prevé que las obras duren 24 meses, y que una vez acabadas las mismas aumente el tráfico marítimo considerablemente, a la vez que disminuya el tráfico por carretera, en un 50%, según las previsiones.

En el anexo III se adjunta un resumen del estudio de incidencia ambiental.

Considerando los criterios que se han expuesto respecto del anexo III del Real decreto legislativo, relativos a las características del proyecto, su ubicación y características del potencial impacto, teniendo en cuenta la documentación del expediente y asumiendo el promotor las indicaciones expuestas en los informes recibidos por las distintas Direcciones Generales, 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 1.2 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 19 de octubre de 2005, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el Proyecto «Muelle de atraque. Ría de Vigo. Chapela. Pontevedra».

Madrid, 20 de octubre de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO I

### Descripción y justificación de la actuación

El proyecto consta de dos fases o partes diferenciadas. Por un lado, se construirá un nuevo atraque de unos 179,5 metros de longitud en el frente marítimo que actualmente esta constituido por escollera. Este atraque, se sitúa en la batimétrica en torno a los 10,00 metros en bajamar viva equinoccial. Por otro lado, el actual muelle atraque, de unos 125 metros de longitud, se adelantará hacia el mar con la finalidad de conseguir mayor calado, pasando de los aproximadamente 6 metros actuales a los 8,50 metros de calado. Con estas actuaciones, se reducirá en más de un 50 por ciento el tráfico de vehículos pesados que transportan el pescado desde el puerto de Vigo hasta las instalaciones de Pescanova en Chapela.

El nuevo muelle se construirá a base de cajones de hormigón aligerados con celdas y cimentados sobre una base de escollera enrasada con grava. Para todo este frente se necesitan seis cajones de 29,9 metros de eslora, 9,14 metros de manga y 11,33 metros de puntal. La superestructura del muelle sobre los cajones está formada por una viga cantil, la cual corona a la cota +5,33 metros y vuela 0.50 metros por delante de la pared de los cajones. El conjunto se remata con las instalaciones necesarias, tales como bolardos y defensas, además de dar continuidad a las instalaciones de drenaje, electricidad, etc.

Para la cimentación de los cajones es necesario realizar un dragado en zanja de unos 30.470 metros cúbicos, los cuales se verterán íntegramente y de forma controlada en la fosa situada al sur de la Isla de Sálvora, actualmente empleada por la Autoridad Portuaria de Villagarcía, con coordenadas 42° 24' 30" N y 9° 2' 30" W, como recalca el promotor en un escrito del 14 de septiembre de 2005, en forma de información complementaria al estudio. El resto de los residuos generados, tanto en la fase de obra como en la de explotación, que puedan producir un impacto en el entorno, serán entregados a un gestor autorizado. El material de relleno para los cajones, 58.820,27 m<sup>3</sup>, procederá de Áridos de Punteareas, cantera situada en Tuy en la carretera Xinzo-Punteareas.

En el trasdosado de los cajones, y previamente al relleno general, se colocará una capa de pedraplén. Sobre el conjunto se dispone una capa de material seleccionado compactado y se remata con mezcla bituminosa extendida en caliente. El plazo de ejecución de esta fase es de 24 meses.

El muelle actual se adelantará hacia el mar mediante un tablero de hormigón, de unos 8,5 metros de ancho por unos 125,5 metros de largo. Dicho tablero estará apoyado en pilotes de 1.200 milímetros de diámetro, construidos «in situ» y empotrados 3,60 metros en terreno firme. El nuevo frente de muelle, de alrededor de 125,5 metros de longitud, se dotará de las instalaciones necesarias (defensas, escaleras, bolardos, etc). Esta fase se realizará después de haber terminado la anterior.

Con fecha 26 de julio de 2005, el promotor remitió escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en el que se comprometía a incorporar en la documentación objeto de contratación del proyecto, todas las sugerencias indicadas por las Direcciones Generales de Pesca y Asuntos Marítimos, Calidad y Evaluación Ambiental y Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, así como a eliminar del proyecto la actuación consistente en el acopio submarino temporal de los materiales dragados.

## ANEXO II

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Costas.	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Pesca y asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General para la Biodiversidad.	—
Centro Oceanográfico de Vigo.	—
Ecologistas en Acción.	—
Asociación para a Defensa Ecologista de Galiza (ADEGA).	—
Cofradía de Pescadores de Vigo.	—

El contenido ambiental significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Costas señala que no tiene ninguna sugerencia que realizar dado que el proyecto se encuentra en la zona de servicio del Puerto de Vigo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia, como contestación a la consulta, da traslado del informe emitido al respecto por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, en el cual se indica que la actuación es contigua al LIC «Ensenada de San Simón» pero que ni en el área de implantación del proyecto, ni en sus proximidades, se detecta ninguna especie de flora ni hábitats de interés comunitario. Respecto de la fauna cita algunas especies de aves principalmente sobre las que, indica, no existirán repercusiones significativas. Como conclusión señala que no se detecta ninguna afección inmediata, directa ni indirecta, sobre el LIC «Ensenada de San Simón» ni sobre los valores ambientales que deben protegerse, aunque indica que deberán tenerse en consideración una serie de medidas, básicamente encaminadas a la realización de buenas prácticas ambientales, entre las cuales se destacan las siguientes: garantía de que se cumplen los objetivos de calidad de las aguas mediante los oportunos procedimientos de control y utilización de las medidas correctoras o protectoras precisas, tales como la utilización de barreras antitubidez; delimitación del terreno a ocupar por el proyecto con el fin de restringir las afecciones a las mínimas necesarias; previsión de zonas para acopios y emplazamiento de instalaciones auxiliares a las obras; gestión de residuos generados durante las obras; establecimiento de sistemas de conducción y decantación de sólidos para tratamiento de las aguas de escorrentía durante la fase de movimientos de tierra, y en caso de que se demostrase alguna repercusión negativa importante sobre el medio natural, se deberán tomar las medidas adecuadas, las cuales serán establecidas por el Servicio Provincial de Conservación de la Naturaleza de Pontevedra.

La Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia informa negativamente la actuación consistente en el acopio temporal submarino de los materiales de dragado para luego ser utilizados como material de relleno en la propia obra, recomendando en su lugar el acopio temporal en tierra hasta su utilización como rellenos. En el resumen y conclusiones del escrito, además de esta condición, indica, entre otras, las siguientes: el estudio de incidencia ambiental únicamente se ha aplicado a la construcción del muelle de cajones y no a la totalidad del proyecto: para evitar el aumento de turbidez se deberían lavar los materiales de cantera y la utilización de barreras antiturbidez; en caso de que, tal como indica el estudio de incidencia ambiental, tengan que trasladarse las bateas y otros cultivos, el promotor deberá asumir todos los gastos derivados, así como compensar a los titulares de los derechos en caso de que se observase una pérdida elevada de producción; se recomienda el seguimiento de la evolución de la dinámica marina para comprobar posibles variaciones causadas por la obra, y las concentraciones de PCB son altas, no indicando si se trata del sumatorio de los siete PCB, además el límite de detección analítica es muy baja y no se aporta la categoría a la que pertenecen los materiales a dragar.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia indica que a pesar de que en la prospección arqueológica subacuática del estudio de incidencia ambiental no se han localizado elementos del patrimonio arqueológico, no se puede descartar la existencia de yacimientos no detectados, por lo que se deberá aplicar una medida protectora de carácter genérico consistente en la realización de un control y seguimiento arqueológico de los trabajos de dragado, y de aquellos de carácter constructivo que supongan la remoción de los fondos marinos, por técnicos arqueólogos con experiencia y de acuerdo con el Decreto 199/1997 y la Ley 8/1995.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de incidencia ambiental

El estudio de incidencia ambiental tiene la estructura de un estudio de impacto ambiental y como tal contiene la descripción del proyecto, análisis de alternativas, identificación y evaluación de impactos, medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental. Contiene, además, cinco anejos en los que se ofrece el resultado y análisis de la información pública realizada con motivo de la concesión administrativa del dominio público marítimo portuario, un informe sobre ruidos, los resultados de las prospecciones arqueológicas y el resumen del estudio de incidencia ambiental. El análisis de alternativas, incluido en el capítulo 8 del estudio de incidencia ambiental, comienza indicando que la actua-

ción debe ceñirse al frente de costa de las instalaciones de PESCANOVA Chapela, ya que la opción de descargar el pescado por el puerto de Vigo conlleva un impacto severo en el tráfico viario de las carreteras N-550 y PO-323, además de repercutir en los fletes y tiempos de demora. El resto del análisis justifica la actuación en base a su poca incidencia ambiental, la aceptación de la población en general y la vocación industrial de ese tramo de costa, entre otros argumentos.

Los espacios protegidos cercanos a la zona actuación descritos en el estudio son «Ensenada de San Simón» a unos 700 metros aguas arriba de las instalaciones de Pescanova Chapela y las «Islas Atlánticas» que incluye las Cíes y las de Ons y Cortejada, todas ellas muy alejadas de esta zona. Ambos espacios están incluidos en la Red Natura 2000 y, según se indica, no se verán afectados por las obras.

Dentro del medio físico, se ha estudiado, mediante la realización de campañas de medida, el nivel de ruido y el medio marino, el cual incluye la caracterización de sedimentos, estudio de corrientes e hidrodinámica y calidad físico-química, química y bacteriológica del agua (este último estudio se incluye dentro del medio biológico, pero se considera más coherente describirlo en el medio físico).

Por otra parte, se describe el clima, la geología y relieve, y las características hidrogeológicas generales de la ría de Vigo.

El mapa del nivel de ruido en la zona de estudio (unos 350.000 metros cuadrados) que comprende las instalaciones de PESCANOVA (unos 60.000 metros cuadrados), indica que en la zona de actuación se detectan los niveles sonoros más bajos (entre 40 y 70 dBA) mientras que cerca del ferrocarril Vigo-Santiago se detectan los más altos (entre 80 y 100 dBA).

Para la caracterización de sedimentos se dispone de dos estudios. En el primero, realizado por EPTISA, se realizaron cuatro sondeos, tres de ellos coincidiendo con la alineación del nuevo muelle y el cuarto unos 25 metros hacia el interior de la ría. Los resultados granulométricos de la columna de sedimentos indican que están prácticamente constituidos por arenas y algunos materiales gruesos, siendo la proporción de finos entre el 5,2 y el 8,1 por ciento. En la caracterización química del horizonte superficial se han encontrado concentraciones de metales muy semejantes a las detectadas en otros estudios anteriores sobre los sedimentos de la ría. El segundo, de marzo de 2005, se realizó por el Instituto de Investigaciones tecnológicas. Consistió en cuatro muestras superficiales tomadas en las proximidades del nuevo muelle, en las cuales donde se determinó la granulometría, el test de sedimentación y la ecotoxicidad. Los resultados granulométricos obtenidos indican un mayor porcentaje de finos (entre el 16 y el 39 por ciento). En el test de sedimentación se obtiene que más del 90 por ciento de todas las muestras decantan en 10 horas y que tras 48 horas los porcentajes de decantación no son significativamente mayores (entre un 1 y un 2 por ciento). En el test de ecotoxicidad, realizado conforme la Orden de 13 de octubre de 1989 por la que se determinan los métodos de caracterización de los residuos tóxicos y peligrosos, no se ha detectado toxicidad de las muestras. Sobre dos muestras (las que coinciden con los sedimentos que se van a dragar) se han determinado los metales pesados, no mostrando concentraciones relevantes de los mismos. En consecuencia, el estudio concluye que la técnica de gestión propuesta, consistente en la utilización como rellenos en la propia obra, es correcta.

Para el estudio de corrientes y de hidrodinámica se han utilizado los datos procedentes de sendos estudios realizados por HIDTMA en 2001 para la misma empresa (Pescanova Chapela). En el primero se midieron corrientes mediante métodos eulerianos y lagrangianos (correntímetros manuales y derivadores o biplanos) bajo distintos estados de marea. Las corrientes observadas fueron relativamente bajas, aunque en punta Chapela fueron del orden de 30-40 centímetros por segundo. Para estudiar la hidrodinámica de la ría de Vigo en general y de la zona de actuación en particular, se utilizó el modelo matemático Mike 21. Los resultados muestran que la actuación propuesta produce variaciones en las corrientes del orden del 1 al 5 por ciento.

Para determinar la calidad del agua se tomaron cinco muestras a lo largo del frente marítimo de Pescanova Chapela. Los parámetros determinados son los físico-químicos, nutrientes, sólidos en suspensión, clorofila a, metales (mercurio y cadmio), aceites y grasas y coliformes fecales. En general las concentraciones son bajas, excepto para los sólidos en suspensión, que son del orden de 10 a 26 miligramos por litro, y los coliformes de la estación 3 que tiene 250 unidades formadoras de colonias (UFC).

El estudio del medio biológico se centra en el medio marino, concretamente en el bentos, ya que el terrestre no será afectado dada la movilidad de las pocas especies que explotan el área en busca de alimento.

El estudio biológico de los fondos marinos del área de estudio se basa en los estudios que realizó HIDTMA en el año 2001 para este proyecto,

aún en ciernes. En esa ocasión, se inspeccionaron visualmente los fondos mediante cámara de TV remolcada y se tomaron cuatro muestras con una draga de arrastre tipo Holme para el análisis de la endofauna. También se identificaron las actividades pesqueras y cultivos marinos, aunque este aspecto se ha preferido resumir en el apartado del medio socio económico y cultural. Como resultado más significativo, el estudio concluye que la zona presenta unos poblamientos típicos del medio estuárico, pero con importantes niveles de alteración ecológica, como corresponde a una zona periportuaria sometida a presión antrópica.

La descripción del medio socioeconómico y del patrimonio histórico-artístico contiene la demografía, un estudio económico, análisis del paisaje, una sucinta descripción del patrimonio artístico del municipio de Redondela y los resultados de la prospección arqueológica. En Redonde la, únicamente el 8,8 por ciento de la población pertenece al sector primario. El sector secundario engloba al 47,1 por ciento de la población, principalmente en las industrias de conservas, congelados y textil. El resto, perteneciente al sector terciario, se dedica fundamentalmente al pequeño comercio.

Entre las actividades pesqueras y marisqueras de los alrededores de la zona de actuación, se destaca la existencia de polígonos de bateas para el cultivo del mejillón. Los más cercanos son los denominados Redondela A y Redondela B, y algo más lejanos, Vigo A y Cangas E. La actividad mariscadora en la zona es de escasa importancia, aunque en los bancos de arena cercanos se capturan diversas especies de bivalvos (vieira, almeja babosa, almeja reloj, y más ocasionalmente, navaja). Por último, mencionar que existen jaulas de engorde rodaballo, aunque como las anteriores actividades, fuera de la zona de actuación.

La prospección arqueológica se realizó una vez que se hubo obtenido el permiso correspondiente. La metodología ha consistido en la recopilación bibliográfica, identificación de la zona (entre punta Chapelisa o Concheira y punta Cubillo o Cubillón), prospección subacuática mediante buceadores e interpretación de los resultados. El estudio concluye que no existen estructuras de interés patrimonial y que ningún elemento aflorante permite establecer cautelas en el desarrollo del proyecto.

La identificación y valoración de impactos se ha realizado mediante un método matricial, donde se ponderan según su magnitud e importancia. Seguidamente se describen cada uno de ellos, manifestando que no se esperan impactos de ningún tipo sobre las zonas catalogadas y protegidas. Así, el LIC «Ensenada de San Simón» no sufrirá más afecciones ambientales que las inducidas de forma secundaria por la presencia de una estructura portuaria y el aumento del tráfico marítimo. No obstante, en el punto 9.3.2 del estudio de incidencia ambiental, se dice que las posibles alteraciones inducidas sobre las corrientes marinas y la dinámica litoral de la ensenada, se han considerado como impactos moderados o leves, habida cuenta que el régimen de corrientes en la zona tiene una marcada influencia mareal.

En el capítulo 11 del estudio de incidencia ambiental, se describe una amplia serie de medidas correctoras durante las fases de diseño, construcción, explotación y abandono de las nuevas instalaciones. Algunas de estas medidas responden a las recomendaciones y sugerencias realizadas por las Direcciones Generales de Pesca y Asuntos Marítimos y Conservación de la Naturaleza. Entre estas medidas se destacan las siguientes. Fase de diseño: Balizamiento de la zona marítima; utilización de materiales para la banqueta de cimentación procedentes de canteras debidamente autorizadas y de tipo granítico para evitar cualquier tipo de contaminación; acopio de estos materiales en tierra, y construcción de los cajones en el puerto de Vigo y traslado por flotación. Fase de construcción: Desmantelamiento de las instalaciones de obra; gestión de residuos a través de gestor autorizado; utilización de cuchara cerrada para el dragado; realización de los dragados en periodos de corriente de marea baja; llenado parcial de la cántara del gánguil; utilización de cortina antiturbidez en caso de alcanzar umbrales de alerta de sólidos en suspensión; realización de rellenos una vez concluido el cierre perimetral del recinto formado por el nuevo muelle; previsión de paralización de las obras en momentos climatológicamente desfavorables, y posibilidad de traslado de las instalaciones de cultivos marinos en caso de que resulten afectadas.

Fase de funcionamiento: ejecución de plan de seguimiento y vigilancia ambiental; control de las operaciones de carga y descarga, y prohibición de detergentes fosfatados para limpieza de instalaciones. Fase de abandono: cumplimiento de las prescripciones que establezca la Autoridad Administrativa competente y, en su caso, plan de restauración del frente de costa.

El plan de seguimiento y vigilancia ambiental propuesto en el estudio de incidencia ambiental contiene una serie de controles y medidas detalladas a realizar durante las fases de construcción y explotación. Durante la construcción se controlará el nivel de ruidos, la integración paisajística y, en especial, la calidad de las aguas y las poblaciones bentónicas. Para el

control de las aguas marinas se han previsto cinco estaciones de muestreo a tres profundidades en las que se determinarán los parámetros físico-químicos, los nutrientes, metales pesados, substancias organohalogenadas y parámetros microbiológicos. El seguimiento de las poblaciones bentónicas se realizará en los mismos puntos en los que se han tomado muestras de sedimentos y consistirá en la recolección manual de la epifauna existente y la toma del sedimento para determinar la infauna, todo ello dentro de un marco metálico de 50x50 centímetros y realizado mediante inmersiones con equipo autónomo. Estas recolecciones se realizarán semestralmente durante los dos primeros años. Para la fase de funcionamiento, se ha previsto que el muestreo anterior se realice anualmente, con la posibilidad de modificar la época del muestreo. En función de los resultados, se propondrán las medidas correctoras tendentes a corregir los potenciales impactos negativos observados y comprobar su eficacia. Durante todo el programa de vigilancia ambiental se emitirán informes con periodicidad quincenal durante la fase de construcción y semestral durante la de funcionamiento. Para el plan de vigilancia ambiental se han presupuestado 10.820 euros.

## BANCO DE ESPAÑA

19321

*RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2005, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 22 de noviembre 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 =	1,1701	dólares USA.
1 euro =	139,72	yenes japoneses.
1 euro =	0,5736	libras chipriotas.
1 euro =	29,270	coronas checas.
1 euro =	7,4605	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,68465	libras esterlinas.
1 euro =	254,18	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,6960	lats letones.
1 euro =	0,4293	liras maltesas.
1 euro =	3,9772	zlotys polacos.
1 euro =	9,5426	coronas suecas.
1 euro =	239,52	tolares eslovenos.
1 euro =	38,700	coronas eslovacas.
1 euro =	1,5471	francos suizos.
1 euro =	73,82	coronas islandesas.
1 euro =	7,8505	coronas noruegas.
1 euro =	1,9555	levs búlgaros.
1 euro =	7,4030	kunas croatas.
1 euro =	3,6642	nuevos leus rumanos.
1 euro =	33,7510	rublos rusos.
1 euro =	1,6030	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,5965	dólares australianos.
1 euro =	1,3850	dólares canadienses.
1 euro =	9,4590	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	9,0726	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	11.771,21	rupias indonesias.
1 euro =	1.221,99	wons surcoreanos.
1 euro =	4,4229	ringgits malasios.
1 euro =	1,7052	dólares neozelandeses.
1 euro =	63,630	pesos filipinos.
1 euro =	1,9907	dólares de Singapur.
1 euro =	48,241	bahts tailandeses.
1 euro =	7,7656	rands sudafricanos.

Madrid, 22 de noviembre de 2005.—El Director general, Francisco Javier Arztegui Yáñez.