

**14863** *RESOLUCIÓN de 25 de julio de 2006, 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 «Plataforma sur y aparcamiento y viales del aeropuerto de A Coruña (Culleredo)», promovido por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por las Leyes 6/2001, de 8 de mayo, y 9/2006, de 29 de abril, establece en el artículo 1.3, 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.

El proyecto de «Plataforma Sur y Aparcamiento y Viales» se tipifica en la categoría de proyectos incluidos en el Anejo II del Real Decreto Legislativo, grupo 9, otros proyectos; letra k) «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 significativos sobre le medio ambiente, es decir...»

#### 1. Objeto, descripción del proyecto y localización. Promotor y órgano sustantivo

El presente proyecto tiene como objetivo ajustar las condiciones de la plataforma actual a las recomendaciones establecidas por la OACI en cuanto a pendientes máximas admisibles para el tipo de aeronaves que operan en el aeropuerto.

Asimismo, debido al aumento de actividad del aeropuerto será necesaria ampliar la zona de aparcamiento y viales.

##### Plataforma sur:

El promotor ha considerado tres alternativas de ubicación para esta actuación:

1. Ampliar la plataforma actual por su lado suroeste.
2. Ampliar la plataforma actual por su lado este.
3. Ampliar la plataforma actual por su lado oeste.

La alternativa 1 se muestra inviable por cuanto incumpliría con las prescripciones del Anexo 14 de OACI. Ello obligaría a desplazar la pista actual hacia el sureste, con objeto de cumplir las citadas recomendaciones.

La alternativa 2 obligaría a desmantelar una serie de instalaciones en el interior del aeropuerto (entre ellas el edificio SEI), así como desviar el vial de acceso al aeropuerto. Ello supondría el traslado de todas las instalaciones e infraestructuras afectadas.

La alternativa 3 afecta a la zona del aeroclub y la escuela de vuelo, así como a alguna vivienda aislada, aunque no afecta a ninguna infraestructura de relevancia.

Por todo lo expuesto anteriormente el promotor considera que, desde el punto de vista ambiental, la alternativa más viable es la alternativa 3, con lo cual se incrementa la superficie actual en 19.000 m<sup>2</sup>.

##### Aparcamiento y viales:

El promotor, en este caso, ha considerado dos alternativas:

1. Ampliar el aparcamiento, mediante construcción de aparcamiento subterráneo.
2. Ampliar el aparcamiento, mediante construcción de aparcamiento en altura.

La alternativa 1 conllevará, más movimiento de tierras que la alternativa 2 siendo necesaria la realización de voladuras debido a la presencia de rocas granudas, compactas y resistentes.

La alternativa 2 implica movimientos de tierra en menor medida e impacto perceptual, en una zona ya de por sí antropizada.

Por todo lo expuesto anteriormente, el promotor decidió realizar el proyecto conforme a la alternativa 2.

Posteriormente, una vez solventados los impactos ambientales, que generaría la alternativa 1 como se recoge en la documentación complementaria aportada por el promotor, con fecha 10 de marzo de 2006 Aena comunicó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente que, por necesidades operativas la alternativa elegida para realizar el proyecto sería la 1. Alternativa que conlleva unos 8.000 m<sup>3</sup> de excavación de tierra vegetal que parte será empleado en ajardinar las zonas verdes del aeropuerto y los accesos afectados. El resto

de tierras sobrantes se acopiarán debidamente en el propio aeropuerto con vistas a un uso futuro en otras actuaciones.

El aeropuerto de A Coruña está situado en el municipio de Culleredo, el promotor de las obras es AENA y el órgano sustantivo es la Dirección General de Aviación Civil.

#### 2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 1.5 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 21 de octubre de 2005, la documentación relativa al proyecto remitida por Aena, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General para la Biodiversidad.

Augas de Galicia.

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia.

Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente Rural de la Junta de Galicia.

Dirección General de Montes e Industria Forestal de la Consejería de Medio Rural de la Junta de Galicia.

Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia.

Sociedad Gallega de Historia Natural (SGHN).

Concejo de Culleredo.

Se han recibido contestaciones de la Dirección General de Montes e Industria Forestal de la Consejería de Medio Rural de la Junta de Galicia, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Junta de Galicia, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia, Augas de Galicia, Concejo de Culleredo. De ellas se resumen los aspectos más relevantes:

Dirección General de Montes e Industria Forestal de la Consejería de Medio Rural de la Junta de Galicia comunica que el proyecto no afecta a ninguna superficie incluida en montes catalogados de Utilidad Pública, clasificados como Montes Vecinales en Mano Común (mvmc) o que cuenten con contratos de gestión (Convenios o consorcios) con esta Dirección. Por todo ello, estima que no puede existir problemática desde el punto de vista forestal.

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Junta de Galicia informa que las actuaciones se llevarán a cabo en el interior del vallado del aeropuerto, con lo que no tendrán repercusiones ambientales reseñables, y para las que se sitúan en el exterior, considera que la zona está suficientemente antropizada para acoger este uso y sin valores ambientales relevantes.

Previsiblemente será necesario utilizar explosivos para el movimiento de tierras, por lo tanto, teniendo en cuenta la proximidad de las obras a edificaciones habitadas, en el diseño de voladuras se deberá tomar las medidas necesarias con el fin de minimizar las afecciones derivadas del ruido, vibraciones, movilización de polvo y proyecciones de materiales gruesos.

En lo relativo al traslado del hórreo existente en la zona, se deberá consultar a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte.

Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia expone que las nuevas infraestructuras se proyectan en zonas ya ocupadas por infraestructuras del actual aeropuerto, por lo que no se prevé afectar a elementos del Patrimonio Cultural. No obstante, en el ámbito del aeropuerto existe la denominada Casa de Vales, recogida en las Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento Provincial, y por lo tanto es un bien integrante del Inventario do Patrimonio Cultural de Galicia. A pesar de que dicho elemento se localiza a bastante distancia de la zona en la que se ubicarán las obras proyectadas, se deberá tener presente su situación, con el fin de evitar posibles afecciones no previstas en la fase de proyecto. Aunque no se debe descartar la posible existencia de yacimientos no detectados hasta el momento.

Augas de Galicia informa que no afecta al Dominio Público Hidráulico o a su zona de servidumbre.

Concello de Culleredo comunica que se deberá tener en cuenta que las obras previstas en la carretera provincial contemplan una rotonda en el Proyecto aprobado por la Excma. Diputación de A Coruña.

Por último, no se afecta masa arbórea, ni árboles autóctonos, ni especies protegidas, por lo que no se propone ningún traslado de los mismos.

En caso de afectar al hórreo se deberá buscar una nueva ubicación.

### 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>.

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.