

Ampliación del muelle existente, alcanzando un calado de 5 metros. El muelle está formado por bloques de hormigón en masa repartidos en dos hiladas, siendo la primera rectangular achaflanada con 3,5 metros de largo, 2,0 metros de ancho y 3,0 metros de alto con chaflán de 2,0 metros de altura y 0,7 metros de base. La segunda hilada es de iguales dimensiones pero sin chaflán, y con ella se llega a la cota +1,0 metros. el muelle se corona con una superestructura hasta la cota +5,0 metros. Los bloques se apoyan sobre un lecho de pedraplén de 7,5 metros de ancho y 1 metro de espesor. Para la colocación de los bloques será preciso realizar un pequeño dragado de cimentación.

Se incluye dentro de esta obra la construcción de un «travelift» para pequeñas embarcaciones con idéntica tipología a la sección estructural del muelle.

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 Calidad y Evaluación Ambiental (Xunta de Galicia): Señala que los impactos de las obras en la zona de tierra serán mínimos. Con respecto al medio marino, indica que debe caracterizarse el material a dragar, y que habrá que aplicar las medidas correctoras precisas para evitar efectos sobre la flora y la fauna. Considera necesario que se estudie la posible afección sobre los recursos marisqueros, y que debe solicitarse informe a la Dirección General de Patrimonio Cultural.

Dirección General de Recursos Marinos (Xunta de Galicia): Afirma que, desde el punto de vista biológico, en la zona donde se va a llevar a cabo la actuación no existen recursos marinos explotables, si bien dicha zona pertenece a una autorización marisquera de la Cofradía de Pescadores de Moaña. Advierte de que a 600 metros de la zona de obras se encuentra el polígono de bateas Cangas D con 90 puntos de fondeo el cual, además de poder verse afectado por el proyecto, podría constituir un obstáculo para el acceso de embarcaciones. Señala que debe realizarse una caracterización de los sedimentos a dragar, y que estas operaciones han de contar con la pertinente autorización.

Ayuntamiento de Moaña: Acuerda aprobar el informe del aparejador municipal, que considera adecuados los análisis emitidos.

14023 *RESOLUCIÓN de 1 de julio de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de «Duplicación de calzada. Variante de Puerto Real CN-IV. Puntos kilométricos 660,200 al 664,800» de la Dirección General de Carreteras.*

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 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 de «Duplicación de Calzada. Variante de Puerto Real CN-IV. puntos kilométricos 660,200 al 664,800» se encuentra comprendido en el apartado k del grupo 9 del anexo II de la Ley 6/2001, antes referida.

Con fecha 20 de marzo de 2002, la Dirección General de Carreteras 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 consiste en la duplicación de la CN-IV por la margen derecha a partir del punto en el que termina el tramo anterior de autovía actual, a la altura de Puerto Real. El tramo consta de una mediana de 3 metros que pasa a ser de 2 metros hacia el final del tramo. La calzada a proyectar comienza con la prolongación de la recta del tramo anterior, seguida de una suave curva de radio 800 m todo ello en terraplén sobre una zona de antigua marisma desecada.

Terminada la zona de marismas, la carretera discurre por un terreno ondulado, cruza sobre la CA-2015 en dirección a El Portal y a continuación la autopista A-4. Existen dos lazos que permiten la incorporación a la autovía desde la autopista, así como viceversa o para realizar un cambio de sentido. A continuación existen otros dos ramales de incorporación y salida de la vía colectora para conectar la autovía con la carretera CA-2012

dirección a Paterna-El Portal y Puerto Real. Pasados estos ramales la carretera discurre en desmonte atravesando el Cerro de Ceuta, hasta pasar por debajo de la estructura ya existente en el puntos kilométricos 3,200.

El último tramo está formado por una sucesión de curvas a izquierda, derecha e izquierda para entroncar con la recta inicial del tramo siguiente de la «Variante de Puerto Real-Tres Caminos».

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Dirección General de Conservación de la Naturaleza, Dirección General de Costas, Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Secretaría General de Políticas Ambientales de la Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Puerto Real (Cádiz), Ayuntamiento San Fernando (Cádiz) y Ayuntamiento del Puerto de Santa María (Cádiz).

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.

No obstante, dado que la Dirección General de Costas tiene en proyecto la recuperación ambiental de las marismas de los ríos Guadalate y San Pedro, cuya área de actuación engloba parte del tramo de vía a desdoblarse, las obras deberán coordinarse con dicho proyecto, con el fin de no entrar en conflicto con el mismo, para lo cual el proyecto de desdoblamiento deberá asegurar la calidad y adecuación ambiental de las obras, estableciendo, entre otros aspectos, un calendario de ejecución coordinado entre ambos proyectos, origen de los materiales empleados, destino de los desechos, normas de uso y mantenimiento de maquinaria, revegetación de desmontes, etc.

Asimismo, en las proximidades, e incluso bajo la traza de la calzada actual, existen restos arqueológicos (Cerro de Ceuta y Puente Melchor), por ello, antes del inicio de las obras, en coordinación con la Delegación Provincial de Cultura de Cádiz, se deberá realizar una prospección arqueológica de la zona afectada por el proyecto.

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 «Duplicación de Calzada. Variante de Puerto Real CN-IV. puntos kilométricos 660,200 al 664,800» de la Dirección General de Carreteras.

Madrid, a 1 de julio de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

BANCO DE ESPAÑA

14024 *RESOLUCIÓN de 12 de julio de 2002, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 12 de julio de 2002, 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 =	0,9873	dólares USA.
1 euro =	115,62	yenes japoneses.
1 euro =	7,4282	coronas danesas.
1 euro =	0,63820	libras esterlinas.
1 euro =	9,2280	coronas suecas.
1 euro =	1,4681	francos suizos.
1 euro =	85,18	coronas islandesas.
1 euro =	7,3290	coronas noruegas.
1 euro =	1,9462	levs búlgaros.
1 euro =	0,57767	libras chipriotas.
1 euro =	29,337	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	246,53	forints húngaros.
1 euro =	3,4530	litas lituanos.
1 euro =	0,5925	lats letones.
1 euro =	0,4155	liras maltesas.