

**7234**

*RESOLUCIÓN de 17 de marzo de 2008, 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 Enlace de San Roque del Acebal en el tramo Penduelles-Llanes de la autovía del Cantábrico A-8.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.1 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 dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su Anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del Anexo III de la norma citada.

El proyecto enlace de San Roque del Acebal en el tramo Penduelles-Llanes de la Autovía del Cantábrico A-8 se encuentra en este supuesto por incluido en el apartado k del Grupo 9 del Anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.—El objeto del proyecto es mejorar la accesibilidad a la Autovía del Cantábrico A-8 desde la N-634, permitiendo así la conexión con las localidades cercanas (San Roque del Acebal, Andrín, Puertas de Vidiago, Riegú, ...). Para ello se plantea un enlace denominado «Enlace del Acebal», que completa el Proyecto «Autovía A-8 del Cantábrico. Tramo Urquera-Llanes», con Declaración de Impacto Ambiental de 25 de enero de 2006 (BOE del 3 de febrero de 2006), donde se indicaba: «se construirá un nuevo enlace con la N-634 en la frontera entre los tramos 1 y 2, para mejorar la accesibilidad a la autovía», pero que no estaba definitivamente localizado.

El Promotor del Proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas.—La fecha de entrada del proyecto fue el 10 de julio de 2007, iniciándose el periodo de consultas el 7 de agosto de 2007 y enviando el documento ambiental el 21 de noviembre de 2007. El número de consultados ha sido de 7, comprendiendo organismos oficiales y asociaciones ambientales, habiéndose recibido 4 respuestas:

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias, realiza las siguientes consideraciones:

En cuanto a la flora, debería destacarse la presencia del helecho macho asturiano (*Dryopteris corley*), endemismo astur-cántabro, considerado como Especie Amenazada de la Flora del Principado de Asturias, que en el caso de verse afectado por las obras, deberían proponerse medidas correctoras específicas para la especie.

En el apartado relativo a la fauna, considerar la presencia de especies cinegéticas como el corzo, así como especificar los reptiles, anfibios y quirópteros presentes en el área del estudio, y su influencia sobre sus respectivos hábitat.

La Consejería de Infraestructuras, Política Territorial y Vivienda del Principado de Asturias, emite un informe favorable, indicando que se deberán cumplir la legislación vigente y solicitar los permisos oportunos.

El Ayuntamiento de Llanes, está de acuerdo con el proyecto, considerando que las medidas correctoras propuestas, son suficientes y adecuadas para la minimización de los impactos detectados.

La Consejería de Administraciones Públicas del Principado de Asturias y Portavoz del Gobierno, envía un informe de la Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA), con las siguientes observaciones:

El estudio faunístico es deficiente, por carecer de metodologías e inventarios suficientes y un análisis de impactos sobre la fauna. Los pasos de fauna resultan insuficientes para la fauna silvestre y cinegética y parecen mal ubicados.

El estudio de vegetación no incluye una relación detallada de las superficies afectadas.

Entre las medidas complementarias, debería incluirse una repoblación específica de arbolado silvestre autóctono, con el doble de la superficie de vegetación afectada.

3. Análisis según los criterios del Anexo III.—Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas realizadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008.

### 3.1 Características del proyecto:

El enlace de San Roque del Acebal trata de mejorar la accesibilidad a la autovía A-8 desde la N-634, permitiendo la conexión con las localidades

cercanas, en un tramo en que la citada autovía se acerca la carretera, desarrollándose de forma paralela, en una zona dominada por mosaicos de prados y bosquetes de masas de frondosas y setos arbolados.

Se han diseñado tres alternativas, que se denominan con los números 1, 2 y 3, respectivamente, las dos primeras se trata de un enlace de tipo «diamante con pesas» y la tercera de tipo «trompeta».

La Dirección General de Carreteras propone la alternativa 1, por considerarla de menor afección ambiental e impactos compatibles. Se trata de un enlace asimétrico con dos glorietas, en el que se ha optado por disponer, la de la margen derecha sobre la actual carretera N-634. En ambos casos presentan un radio de 15 m y calzadas de 9 m.

3.2 Ubicación del proyecto: El proyecto se localiza en el municipio de Llanes, al sur de la localidad de Andrín y dentro de la parroquia de San Roque del Acebal, en la Comunidad Autónoma de Asturias.

3.3 Características del potencial impacto: En el «Documento para Consulta Ambiental», realizado por el Promotor, se analizan los potenciales impactos sobre el medio ambiente, mediante el análisis del medio físico, biótico, espacios naturales, y humano que incluye además los patrimonios culturales y arqueológicos.

Como resultado del análisis se deduce lo siguiente:

Según el documento indicado, se consideran afecciones «compatibles y de baja intensidad» las relacionadas con la geología, geomorfología, hidrologías superficial y subterráneas, además se consideran «compatibles» los impactos sobre vegetación, y «poco o nada significativos» los de la fauna, aplicando las medidas protectoras y correctoras adecuadas «de escasa magnitud» sobre los Espacios Naturales y Patrimonio Cultural y afección moderada sobre el Camino de Santiago.

Además se describen una serie de medidas preventivas y correctoras que se agrupan en tres apartados: las encaminadas a la protección del medio físico, a la protección del medio biológico y medidas para la protección del medio humano. Se describen las acciones a realizar para evitar posibles afecciones tanto en la fase de construcción del proyecto como en la de explotación. Destaca el plan de revegetación y creación y restitución de hábitat y corredores de fauna, así como tratamientos paisajísticos y protección del patrimonio cultural.

Se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en las consultas y reseñadas en el presente documento.

También se ha establecido por el Promotor, un programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de sus medidas correctoras establecidas en el presente documento ambiental.

El Órgano Ambiental, coincide con el Promotor, en considerar a la alternativa 1 como la más adecuada, por el bajo grado de sus afecciones sobre los medios indicados, dentro de la zona del proyecto.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 14 de marzo de 2008, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente ([www.mma.es](http://www.mma.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 17 de marzo de 2008.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## BANCO DE ESPAÑA

**7235**

*RESOLUCIÓN de 22 de abril de 2008, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 22 de abril de 2008, 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 =	1,5931	dólares USA.
1 euro =	164,43	yenes japoneses.
1 euro =	1,9558	levs búlgaros.

1 euro =	25,055	coronas checas.	1 euro =	1,6851	dólares australianos.
1 euro =	7,4619	coronas danesas.	1 euro =	2,6469	reales brasileños.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.	1 euro =	1,6039	dólares canadienses.
1 euro =	0,79980	libras esterlinas.	1 euro =	11,1353	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	251,73	forints húngaros.	1 euro =	12,4194	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.	1 euro =	14.632,62	rupias indonesias.
1 euro =	0,6974	lats letones.	1 euro =	1.591,91	wons surcoreanos.
1 euro =	3,4148	zlotys polacos.	1 euro =	16,7691	pesos mexicanos.
1 euro =	3,5570	nuevos leus rumanos.	1 euro =	4,9999	ringgits malasio.
1 euro =	9,3605	coronas suecas.	1 euro =	1,9987	dólares neozelandeses.
1 euro =	32,341	coronas eslovacas.	1 euro =	66,512	pesos filipinos.
1 euro =	1,6065	francos suizos.	1 euro =	2,1529	dólares de Singapur.
1 euro =	118,33	coronas islandesas.	1 euro =	50,103	bahts tailandeses.
1 euro =	7,9230	coronas noruegas.	1 euro =	12,2010	rands sudafricanos.
1 euro =	7,2598	kunas croatas.			
1 euro =	37,2240	rublos rusos.			
1 euro =	2,0865	nuevas liras turcas.			

Madrid, 22 de abril de 2008.-El Director General de Operaciones, Mercados y Sistemas de Pago, Javier Alonso Ruiz-Ojeda.