

económico resulta de menor impacto. Comentan, además, que para la alternativa que se propone en el tramo VI no se justifica suficientemente la viabilidad de la ampliación del puente de Los Santos, aspecto de vital importancia para el impacto sobre la ría del Eo.

Alegantes (47 + 274 + 1) del tramo Cabanella-Jarrio (variante de Navia) expresan su firme apoyo a la realización urgente de la autovía A-8, pero rechazan el trazado seleccionado en el tramo entre el río Navia y el río Eo por los mismos argumentos expresados en las alegaciones anteriores y solicitan que se adopte el trazado «Piedemonte» que salvaría a casi todos los núcleos y afectaría en menor medida a la industria agropecuaria.

Ochenta alegaciones particulares referidas al tramo Jarrio-El Franco manifiestan su rechazo al trazado propuesto para este tramo porque estiman que causaría un grave impacto estructural, argumentando que destruye prácticamente el núcleo de Jonte (Coaña) y parcialmente los núcleos de Lóngara y La Caridad, seccionando la estructura del poblamiento. Afecta, también, a los núcleos de Miudeira, Arboces, Pilande, La Ronda y Carbebe, segmentándolos y desconectando a los caseríos de sus terrazgos e impidiendo el desarrollo de las actividades agroganaderas, además de causar impacto negativo por ruido y por intrusión visual. Solicitan que se realice y exponga públicamente la pertinente evaluación de impacto estructural [artículo 17.2.b) de la Ley 1/1987 del Principado de Asturias], y que se estudie y valore el trazado denominado de Piedemonte, el cual resultaría de menor coste ecológico y menos agresivo para el conjunto de los núcleos de población y las explotaciones agropecuarias existentes en el Consejo de El Franco.

En una de estas alegaciones se indica, también, que entre los puntos kilométricos 5 + 135 y 7 + 300 de la autovía existen cinco pasos superiores de la línea de FEVE «Ferrol-Gijón» que se verán condicionados o suprimidos por el trazado, solicitando que se mantenga y mejore el viario, actualizando la continuidad de los pasos del ferrocarril y disponiendo de una vía de servicio a todo lo largo de la margen izquierda.

Ocho alegaciones particulares referidas al tramo El Franco-Barres ponen de manifiesto que la alternativa seleccionada afectaría a sus respectivas propiedades, dos de ellas corresponden a explotaciones, una ganadera y otra de cunicultura. Indican, también, que la alternativa seleccionada afecta al medio natural de los ríos Tol, Peñarronda y Porcía, donde hay un coto salmonero y distintas poblaciones de nutria que verán su hábitat irremediadamente dañado; destruiría, además, un gran número de construcciones tradicionales protegidas y un canal romano a su paso por La Rebollada.

Proponen que se estudien trazados alternativos que eviten las mencionadas afecciones, con valoración de costes y evaluación de impacto ambiental y estructural; se indica, también, que un trazado próximo a la montaña, alejado de las poblaciones y explotaciones, evitaría dichas afecciones.

Veintisiete alegaciones particulares referidas al tramo Barres-río Eo: 20 de estas alegaciones manifiestan su desacuerdo con la alternativa VIC, 18 de ellas porque arrasaría el pueblo de Besedo, y las otras dos porque impide el desarrollo del casco urbano de Vegadeo y del núcleo de Piantón, afectando a explotaciones agroganaderas, a numerosos elementos del Patrimonio Histórico (cabazos, caseríos, puente romano, trazado del Camino de Santiago) y a importantes infraestructuras básicas del Concejo (red y depósitos de abastecimiento de agua, saneamientos, etc.); en esta población de Piantón, calificada en el planeamiento vigente del Concejo como de protección ambiental y estructural, se produciría, además, un importante impacto visual, ambiental y acústico. Indican que, para no generar más impacto a la ría de Eo, sería más lógico cruzarla por las infraestructuras ya existentes, puente de Los Santos o Puente del Ferrocarril.

En las otras siete alegaciones se rechaza la alternativa seleccionada, cuatro de ellas por afecciones a zonas habitadas, otras dos por afecciones a zonas agrícolas y ganaderas y la otra por afectar a unos terrenos propiedad de una sociedad sobre los que tienen expectativas para uso residencial.

BANCO DE ESPAÑA

18599 *RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 1999, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 7 de septiembre de 1999, 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 =	1,0565	dólares USA.
1 euro =	117,44	yenes japoneses.
1 euro =	326,87	dracmas griegas.
1 euro =	7,4363	coronas danesas.
1 euro =	8,6300	coronas suecas.
1 euro =	0,65760	libras esterlinas.
1 euro =	8,2725	coronas noruegas.
1 euro =	36,527	coronas checas.
1 euro =	0,57844	libras chipriotas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	255,12	forints húngaros.
1 euro =	4,3407	zlotys polacos.
1 euro =	196,4973	tolares eslovenos.
1 euro =	1,5989	francos suizos.
1 euro =	1,5729	dólares canadienses.
1 euro =	1,6392	dólares australianos.
1 euro =	2,0137	dólares neozelandeses.

Madrid, 7 de septiembre de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

18600 *COMUNICACIÓN de 7 de septiembre de 1999, del Banco de España, por la que, con carácter informativo, se facilita la equivalencia de los cambios anteriores expresados en la unidad peseta.*

Divisas	Cambios
1 dólar USA	157,488
100 yenes japoneses	141,677
100 dracmas griegas	50,903
1 corona danesa	22,375
1 corona sueca	19,280
1 libra esterlina	253,020
1 corona noruega	20,113
100 coronas checas	455,515
1 libra chipriota	287,646
1 corona estona	10,634
100 forints húngaros	65,219
1 zloty polaco	38,332
100 tolares eslovenos	84,676
1 franco suizo	104,063
1 dólar canadiense	105,783
1 dólar australiano	101,504
1 dólar neozelandés	82,627

Madrid, 7 de septiembre de 1999.—El Director general, Luis María Linde de Castro.