

Como sistema de identificación de impactos se ha utilizado una clásica matriz de Leopold en la que se señalan las acciones que producen impactos en los distintos factores ambientales. Sin embargo, posteriormente, en la definición de estos impactos, se omiten algunos de los cruces establecidos en la matriz.

Entre las deficiencias de esta fase del estudio, cabe destacar la no incorporación de la geomorfología en la matriz, siendo uno de los factores previsiblemente más alterados.

La definición de impactos sobre los factores hidrológicos y faunísticos resulta insuficiente, basándose en generalidades, no emiténdose ninguna valoración cualitativa según los criterios establecidos por el propio Estudio.

En el apartado sobre impactos en la vegetación se menciona una cuarta alternativa, que en ningún momento es descrita en cuanto a su trazado y características.

El paisaje, que es presentado en la matriz de identificación de impactos como elemento importante, no es objeto de estudio en la evaluación.

El ruido generado y la contaminación se tratan de forma muy general, sin definir zonas críticas donde sería recomendable algún tipo de medidas.

En ningún apartado se realizan distinciones concretas en cuanto a la tipología del impacto (temporal, permanente, simple, acumulativo, etcétera).

A nivel socioeconómico existe un enfoque bastante correcto que incluye un análisis multicriterio comparado entre las alternativas, análisis que no se ha desarrollado en otras facetas importantes del estudio. No se analiza el efecto barrera desde el punto de vista socioeconómico, de gran importancia en la estructura territorial de la región.

En cuanto a la descripción de las medidas correctoras, no se considera de demasiada utilidad, dada la escasa especificidad de las propuestas. Dichas medidas son de aplicación global en el caso de infraestructuras de comunicación. Este hecho se puede deber, a que la actuación se encuentra en fase de estudio informativo. Lo mismo cabe decir del Programa de Vigilancia Ambiental.

Por último, no se incorpora el documento de síntesis preceptivo.

Como conclusión, el Estudio de Impacto Ambiental presenta importantes carencias informativas, fundamentalmente en lo relativo a la identificación y valoración de afecciones concretas. Asimismo, no incorpora los suficientes datos para permitir una lógica y obligada comparación de alternativas. Este hecho lo revela el propio Estudio de Impacto Ambiental el cual no justifica la elección efectuada entre las alternativas estudiadas, salvo en lo que respecta al análisis del medio humano. A pesar de las carencias señaladas, el proyecto puede considerarse ambientalmente viable, siempre que se cumplan las condiciones de la presente declaración.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Alegaciones recibidas

- Dirección Xeral do Patrimonio Histórico e Documental, de la Consellería de Cultura y Xuventude. Xunta de Galicia.
- RENFE.
- Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña.
- Demarcación de Costas de Galicia.
- Junta del Puerto de La Coruña. Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Ministerio de Defensa. Secretaría de Estado de Defensa. Dirección General de Infraestructura.
- Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Dirección General de Infraestructura y Planificación del Transporte.
- Asociación ecológica y pacifista Arco Iris.
- Don José Antonio Lamas Cobelo.
- Asociación de vecinos «San Salvador de Fene».
- Concello de Fene.
- Don José Barbeito Barbeito. Término municipal de Cabañas. Lugar de Feal. Parroquia de Laraxe.
- Don Gabriel Castro Cabezal. Término municipal de Cabañas. Lugar de Lamelas.
- Don Raimundo Paz Pita. Término municipal de Cabañas. Lugar de Peón la Pedra.
- Don Lino Varela Consillas. Término municipal de Cabañas. Lugar de Lamelas.
- Ayuntamiento de Miño.
- Asociación de Vecinos Santa María do Castro. Bañobre-Viadeiro, Término municipal de Miño.
- Concello de Paderne.
- Don César Gutiérrez Morán.
- Antonio José Caudal Castro. Lugar de las Salinas-Mariñán.

- Manuel Mourío Sebio. Lugar de Mariñán.
- Doña Rosa Tereiro Brochón y Magdalena Tereiro Brochón.
- Concello de Pontedeume.
- Concello de Neda

Contenido ambientalmente significativo de las alegaciones

Los aspectos más significativos presentados en las alegaciones son:

- El trazado de la autopista a su paso por Neda no es viable por los perjuicios que ocasiona a la propiedad privada. El puente que se instale sobre la ría debe construirse sobre pilares a fin de evitar perjuicios a la riqueza del mar.

- La alternativa 1 puede afectar a Castro de Insua pasando a escasamente 100 metros de Croa do Castro (Camino Real que desde Betanzos va a Pontedeume). La alternativa 2 pasa por el topónimo de Moura, y por Castro de Insua, así como por el yacimiento conocido como Os Castros en el punto kilométrico 8,000. La obra se sitúa escasamente a 80 metros de un yacimiento castreño. La alternativa 3 afecta a Castro de Insua y topónimo de Moura.

- Se debe considerar el trazado en orden a disponer un acceso desde la carretera N-141. Puentes-Cabafás a la nueva autopista.

- La ría de Betanzos se incluye en el inventario de las normas subsidiarias provinciales y la construcción del viaducto de la ría infringiría las mencionadas normas.

- Las vibraciones, ruidos y emisiones de gases afectarían a gran número de especies. Las obras de relleno que deberán realizarse destruirán la fauna y flora de la ría de Betanzos.

- El enlace a Miño debe construirse de forma que los accesos a la playa sean directos desde la autopista, para lo cual será necesario que este acceso cruce la vía de ferrocarril y enlace con la carretera provincial de Miño a Perbes, en la playa Grande de Miño.

- La autopista supone un grave deterioro ecológico a la zona de Santa María do Castro y urbanísticamente condiciona un futuro planeamiento, aparte que deja el núcleo urbano totalmente marginado respecto a la zona de playa.

- El tramo implica un corte físico entre Insua y Montecelo, cuyo terreno o espacio de desarrollo es precisamente el área de paso de la autopista. Se perjudica terrenos de cultivo de alta calidad agrícola. En este tramo se debería realizar un túnel o desviar el trazado.

- Existiría un impacto visual de los taludes previstos entre punto kilométrico 16,500 y 17,000. Afectaría a la finca de la Magdalena con valores arqueológicos, ecológicos (ejemplar de *Taxus Baccata*) y urbanísticos.

12618 RESOLUCION de 20 de abril de 1992, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación de una luz para chalecos salvavidas.

Visto el expediente iniciado a instancia de «Iturri», con domicilio en avenida Roberto Osborne, número 5, apartado 426, 41007 Sevilla, por el que solicita la homologación de una luz para chalecos salvavidas, de la marca «ACR Electronics, Inc», modelo Standard, nombre comercial L8-2, para su uso en conjunción con chalecos salvavidas de buques y embarcaciones.

Visto el resultado satisfactorio de las Pruebas a las que ha sido sometido por el USA Coast Guard y por la Comisión de pruebas de la Zona Centro, de esta Dirección General.

Esta Dirección General ha resuelto homologar el siguiente equipo:

Equipo: Luz para chalecos salvavidas.
Marca/Modelo: ACR Electronics Inc/L8-2.
Número de homologación: 09/0492

La presente homologación es válida hasta el 29 de abril de 1996.

Madrid, 20 de abril de 1992.-El Director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.

12619 RESOLUCION de 24 de abril de 1992, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se acuerda la inscripción del Laboratorio «Empresa Auxiliar de Control, Sociedad Anónima» (AC), sito en Polígono Guadalete, Parcelas 20-22, Carretera Nacional IV, Kilómetro 652, Cádiz, en el Registro General de Laboratorios de Ensayos acreditados para el Control de Calidad de la Edificación, y la publicación de dicha inscripción.

Vista la comunicación del Consejero de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, de la Orden de 18 de febrero de 1992 concediendo acreditaciones al Laboratorio «Empresa Auxiliar de Control, Sociedad Anónima» (AC), sito en Polígono Guadalete, Parcelas