

12617 RESOLUCION de 9 de abril de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autopista del Atlántico A-9, tramo Guisamo-Fene, de «Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, Sociedad Anónima».

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de febrero, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autopista del Atlántico A-9, tramo Guisamo-Fene, de «Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, Sociedad Anónima», que se transcribe a continuación de esta resolución.

Madrid, 9 de abril de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOPISTA DEL ATLANTICO A-9, TRAMO GUISAMO-FENE, DE «AUTOPISTAS DEL ATLANTICO CONCESIONARIA ESPANOLA, SOCIEDAD ANONIMA»

El Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 29 de junio de 1990 a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto consistente en el Estudio Informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación del Impacto Ambiental.

El Estudio Informativo fue aprobado técnicamente con fecha 11 de agosto de 1990, siendo su objeto la definición del tramo Guisamo-Fene de 23.600 metros de longitud, de la autopista del Atlántico A-9, cuya construcción acercará mediante una vía de alta capacidad, la localidad de El Ferrol a La Coruña y Santiago de Compostela y permitirá su enlace con mayor rapidez a otras ciudades de Galicia.

El Anexo I contiene los datos esenciales del Estudio Informativo.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció, a continuación, un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud al artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado, a la Dirección General de Carreteras, de las respuestas recibidas a las referidas consultas.

La relación de consultados, así como un resumen de las respuestas más significativas se recogen en el Anexo II.

Elaborado el Estudio de Impacto Ambiental por el promotor, fue sometido por la Dirección General de Carreteras, conjuntamente con el Estudio Informativo, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 21 de agosto de 1990, en cumplimiento de lo establecido por el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos reseñables del referido Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el Anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 23 de agosto de 1991 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado del trámite de información pública.

Un resumen del resultado de la información pública, se acompaña como Anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.º 2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Estudio Informativo de la autopista del Atlántico A-9, tramo Guisamo-Fene.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada y subsanadas algunas deficiencias de información observadas en el Estudio de Impacto Ambiental, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, las siguientes condiciones, de manera que,

cumplimentadas las prescripciones contenidas en las mismas, se asegure la minimización de las posibles incidencias ambientales negativas.

1. Protección de la estructura del territorio

Con el objeto de asegurar la movilidad, así como mitigar los efectos negativos de la acción «barrera», de la vía proyectada, sobre las personas, la actividad económica local, y la fauna, se diseñarán, en número y calidad suficiente, las estructuras necesarias para mantener el servicio, al nivel actual, de todos los caminos rurales y vías de paso existentes que se vean finalmente afectados por el trazado seleccionado.

Específicamente se adecuarán las características de diseño en cuanto a los siguientes aspectos:

- Enlace de Miño: Prolongación en 250 metros del vial de salida directamente a la playa, en la carretera de Miño a Perbes y Pontedeume.
- Enlace de Pontedeume: Se situará en la margen derecha de la ría de Ares, en el término municipal de Cabañas de forma coordinada con la actuación de la Xunta de Galicia sobre la carretera Cabañas-As Pontes.
- Enlace con el polígono industrial «Vilar do Colo»: Se realizará el enlace de manera coordinada con la SEPES y los Ayuntamientos de Cabañas y Fene.
- En el término municipal de Paderne, se ejecutará un túnel artificial entre punto kilométrico 6,000 y 6,400.
- Se dispondrán pasos a través de la autopista con un índice de al menos dos pasos por kilómetro.

2. Protección de Areas de especial interés natural

Considerando el importante valor ambiental que presenta la ría de Betanzos, calificada como Espacio Natural Protegido por el planeamiento urbanístico de La Coruña, y la ría de Ares (Pontedeume), afectadas por la obra proyectada, el Proyecto de construcción deberá considerar los siguientes aspectos:

- Se reducirán al mínimo imprescindible todas las tareas a desarrollar en el ámbito de las rías de Betanzos y de Ares y marismas de Betanzos.
- Se limitará la circulación y operación de la maquinaria a la franja de ocupación de la autovía, no pudiéndose abrir nuevos accesos fuera de la misma.
- No se efectuarán rellenos, ni se habilitarán escombreras, dentro del ámbito de dichas áreas.
- Se asegurará la depuración de las aguas mediante un proceso de decantación de los vertidos líquidos procedentes de obra.
- Se adecuará el diseño de los viaductos al entorno, evitando estructuras discordantes.
- Se ajustará el diseño y ubicación de las pilas de apoyo en los estribos de los viaductos, a fin de reducir la afección en las zonas de playa.
- Dada la preocupación manifestada en el trámite de información pública, no se afectará la vivienda actual de la finca «La Magdalena» en Pontedeume.
- Se diseñará la estructura de paso de la ría de Ares en la zona de Pontedeume, de manera tal que el estribo sea anterior al punto kilométrico 16,400, a fin de evitar afección al tránsito por la presencia de terraplenes.

3. Protección del patrimonio arqueológico-histórico-cultural

Considerando la necesidad de preservar los bienes culturales patrimonio de la comunidad, y a la vista del proyecto de construcción y de los controles que se efectúen durante la obra, particularmente entre los puntos kilométricos 6,600 al 6,680 y 8,000 al 8,500, se deberá asegurar, mediante el adecuado diseño preventivo de las operaciones necesarias, el traslado de cualquier elemento o construcción que la Dirección Xeral do Patrimonio Histórico e Documental de la Xunta de Galicia considere de valor cultural.

4. Prevención del ruido

Considerando la gran proximidad del trazado a zonas pobladas y la dispersión de las mismas en el territorio, se elaborará un proyecto, cuyo objeto será el diseño de las medidas correctoras necesarias, a fin de asegurar que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio que a la fecha de emisión de esta Declaración esté clasificado como urbano y/o urbanizable por los planes urbanísticos de los municipios afectados, no sobrepasen los límites de 55 dB leq nocturnos y 65 dB leq diurnos.

En especial, dada la preocupación manifestada en la información pública dichas medidas se aplicarán al «Pazo de Mariñán», de manera que los niveles señalados no se superen en los límites de dicho Conjunto histórico.

La ejecución de los trabajos relacionados con las medidas correctoras y preventivas del ruido, deberá estar finalizada previamente a la emisión del acta de recepción provisional de obras.

5. *Ubicación de escombreras y canteras*

En caso de resultar material excedente proveniente de excavaciones y movimientos de tierras como consecuencia de posibles modificaciones del trazado, se definirá, a nivel de proyecto, la más adecuada localización de las canteras, escombreras o zonas de vertido, asegurando en cualquier caso la nula o mínima afección a terrenos de valor productivo, ecológico y/o paisajístico, redes de drenaje y cauces fluviales, zonas inestables, caminos y particularmente a las áreas de especial interés natural de las rías de Betanzos y de Ares.

6. *Recuperación, restauración e integración ambiental de la obra*

Con el fin de reducir los efectos negativos de los impactos ambientales más significativos, así como lograr la total integración ambiental de la obra en su entorno, se definirán, a nivel de proyecto de ejecución, el conjunto de acciones destinadas a la adecuación y recuperación ambiental de la zona afectada por la obra, especialmente en cuanto a:

- El diseño de los taludes en desmonte y terraplén, el cual deberá asegurar la estabilidad superficial, particularmente en las primeras etapas de restauración del medio afectado.
- La utilización para las tareas de restauración de la tierra vegetal previamente extraída y acumulada convenientemente.
- La utilización de especies autóctonas para los trabajos de revegetación, tanto en taludes como en isletas y medianas.
- El apropiado diseño de viaductos y elementos constructivos, a fin de asegurar su mejor integración estética en el entorno.
- El establecimiento en el plan de obras de la adecuada coordinación espacial y temporal de los trabajos de restauración que se simultanearán con los de la obra, especialmente en lo relativo a inclinación, afinado de taludes y preparación del suelo en desmontes y terraplenes.

Todas las acciones derivadas de la presente condición estarán ejecutadas en su totalidad previamente a la emisión del acta de recepción provisional de obras.

7. *Solución alternativa al cruce de la ría de Betanzos*

A raíz del resultado del Trámite de Información Pública, la Demarcación de Carreteras de Galicia, ha propuesto una solución alternativa para el cruce de la ría de Betanzos, denominada solución 1.2, que debe considerarse frente al resto de las alternativas existentes. Dicha alternativa, no contemplada por el estudio de impacto ambiental, es considerada por el Organismo aludido y por la Demarcación de Costas de Galicia, la de menor afección ambiental al ámbito de la referida ría. De optarse finalmente por ella deberá cumplirse lo siguiente:

- a) Consulta e información al Ayuntamiento de Bergondo, a fin de lograr la necesaria coordinación de las actuaciones correspondientes.
- b) Diseño y ejecución de especiales medidas de control del ruido en el área de afección al conjunto histórico del «Pazo de Mariñán», dado que esta solución se encuentra a menor distancia que la alternativa inicialmente seleccionada, aunque por la parte norte del mismo.
- c) Diseño y ejecución de especiales medidas de restauración paisajística de las laderas afectadas, debido a la zona topográficamente accidentada por la que discurre esta solución.

8. *Programa de Vigilancia Ambiental*

Se redactará un nuevo Programa de Vigilancia Ambiental que, recogiendo lo expuesto en líneas generales en el Estudio de Impacto Ambiental, detalle el seguimiento y control de los impactos identificados como significativos, las medidas correctoras propuestas y las actuaciones derivadas de las condiciones establecidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

El Programa especificará también el tipo de informes y su frecuencia de emisión. Tales informes, cuando corresponda, serán emitidos durante tres años a partir de la fecha de recepción provisional de la obra.

- Serán desarrollados particularmente los siguientes aspectos:
- Control de los posibles traslados a efectuar de elementos de interés arqueológico que se deriven del cumplimiento de la condición 3.
 - Control de los niveles de inmisiones sonoras en las zonas señaladas en las condiciones 4 y 7.
 - Estado y evolución edáfica del suelo restaurado y de la vegetación utilizada en la restauración paisajística a que se refiere la condición 6, particularmente en las zonas de interés cultural de la ría de Betanzos y ría de Ares.

Cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo tanto durante la fase de construcción como la de funcionamiento, se realizarán análisis e informes específicos.

9. *Remisión de información complementaria*

Se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, previamente a la aprobación definitiva del Proyecto de construcción y conformando un capítulo específico del mismo, la siguiente documenta-

ción, adicional al Estudio de Impacto Ambiental, derivada de las condiciones de la presente declaración:

- Características y ubicación de estructuras de comunicación transversal y de enlace (condición 1).
- Diseño de las actuaciones específicas en las zonas de las rías de Betanzos y de Ares (Pontedeume) (condición 2).
- Diseño de medidas preventivas y correctoras contra el ruido (condición 4).
- Localización de vertidos de materiales excedentes y de canteras (condición 5).
- Proyecto de recuperación ambiental (condición 6).
- Programa de Vigilancia Ambiental (condición 8).

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Madrid, 9 de abril de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del Proyecto y sus alternativas

El tramo de autopista en estudio con una longitud de 23.000 metros es el denominado Guisamo-Fene, desde la actual autopista Santiago-La Coruña, hacia la costa norte (Fene). En la actualidad, ese recorrido se realiza por la LC-164 y el ramal a Ferrol de la N-VI.

Se plantean, en este tramo, tres alternativas de trazado, que parten del mismo punto de la A-9 en Guisamo y discurren coincidentes hacia el nordeste, hasta llegar a la ría de Betanzos, por cuyo borde izquierdo transcurre el trazado de las tres hasta un punto donde se separan, para bifurcarse y cruzar la ría inmediatamente la primera y un poco más abajo otra. Vuelven a unirse al otro lado de la ría, para continuar hacia el norte prácticamente paralelas en la vía del ferrocarril hasta Miño, donde se separan de nuevo siguiendo básicamente dos corredores, uno paralelo al ferrocarril hasta algo más al norte de Bañobre y otro más o menos paralelo a la N-VI, al este de la misma, que luego se divide, a su vez, en dos, uno que vuelve hacia el nordeste para coincidir con la anteriormente descrita, y otro que continúa hacia el norte, prácticamente en dirección sur-norte. Se dirigen ambos corredores hacia el este, para pasar Pontedeume y la ría de Ares casi paralelos, pero uno más al este que el otro. Pasada la ría, vuelven a coincidir para seguir hacia el norte, hasta el enlace de Fene.

Los núcleos de población afectados por el conjunto de alternativas son 73, pertenecientes a los municipios de Fene, Cabañas, Pontedeume, Miño, Paderne y Bergondo.

Los tipos y números de estructuras necesarias para cada alternativa son: siete viaductos y dos túneles para la alternativa 1, 10 viaductos y dos túneles para la alternativa 2 y ocho viaductos y dos túneles para la alternativa 3.

Como consecuencia del periodo de información pública, se estudiaron cuatro subalternativas para el cruce de la ría de Betanzos, de las cuales la Demarcación de Carreteras en Galicia, en base a consultas e informes realizados, propone optar por la denominada alternativa 1.2, dada sus mejores características de trazado y menor afección al área natural de Betanzos y Pazo de Mariñán.

Asimismo, se estudió la modificación y adecuación del trazado y enlace en la zona de la ría de Ares, diseñando un nuevo enlace en Cabañas, a fin de reducir las afecciones detectadas en la información pública.

La superficie de terreno a ser expropiada como consecuencia de las obras es de 867.637 metros cuadrados, sin incluir los ramales de enlaces, las zonas de dominio público ocupadas y los dos túneles.

No es necesario desviar ningún cauce para la construcción, pero se intersectan numerosos cursos de agua.

Para el año horizonte 2.013, la IMD estimada es de 12.234 V/d, con un porcentaje de pesados del 19 por 100.

ANEXO II

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Entidades consultadas	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Galicia	
Presidencia Junta de Galicia	
Dirección General de Calidad Ambiental (Junta de Galicia)	
Dirección General de Montes y Medio Ambiente (Junta de Galicia)	
Confederación Hidrográfica del Norte	X

Entidades consultadas	Respuestas recibidas
Instituto de Estudios y Desarrollo (Universidad de Santiago de Compostela)	
Laboratorio Regional de Medio Ambiente Industrial (Junta de Galicia)	X
Instituto de Investigaciones Agrobiológicas (C.S.I.C.)	
Misión Biología de Galicia (C.S.I.C.)	
Departamento de Geografía de la Universidad de Santiago de Compostela	
Facultad de Biología de la Universidad de Santiago de Compostela	
Gobierno Civil de Pontevedra	X
Diputación Provincial de Pontevedra	
Grupo GEMA	
Grupo Naturalista Hábitat	
Sociedad Galega de Historia Natural	
Asociación Ecologista «Arco Iris»	X
Asamblea Ecológica y Naturalista de Galicia	
Ayuntamiento de Guisamo	
Ayuntamiento de Miño	X
Ayuntamiento de Pontedeume	X
Ayuntamiento de Fene	X

Respuestas recibidas más significativas

- Se menciona repetidamente la afección al espacio natural de las marismas de Betanzos.
- Se plantea la posibilidad de un trazado alternativo más al interior.
- Se plantea la necesidad del máximo apantallamiento y ocultación de obras.
- Se menciona la afección que causaría la implantación del viaducto sobre las marismas y al conjunto monumental histórico-artístico del Pazo de Mariñán.
- Se solicita que se contemple el problema de accesos a las playas.
- Se plantea que sean tenidas en cuenta las condiciones estéticas.
- Se menciona la división que provocarían los taludes en el municipio de Pontedeume, separando a una población del centro urbano.
- Se incide en el enlace de Pontedeume con la autopista y se recomienda una alternativa más alejada del casco urbano.
- Se plantea la no afección al ejemplar de tejo de la parroquia de Nogueira (Pontedeume).
- Se ha de tener en cuenta la capacidad agrológica del suelo.

Observaciones realizadas por el ICONA:

- Otros espacios de interés cultural que deben considerarse son el valle inferior del Eume, marisma y playa grande de Mariñán y ensenada de Insua.
- Se plantea que el «trazado de autovía» discurra mayoritariamente sobre el de las correspondientes carreteras nacionales.
- Se deberían contemplar posibles afecciones a vías pecuarias y montes de utilidad pública.
- Las actuaciones de la obra no deben afectar a las características del espacio de interés cultural de San Cipriano y Bembibre.
- Se deben identificar lugares de paso de especies y emplazamiento de pasos efectivos.
- Se deberían evitar medianas que obstaculicen el paso de animales.
- En el vallado se deben aprovechar los desniveles topográficos y en los lugares en que no es posible la construcción de pasos adecuados, deben dejarse «tramos sin vallar».
- Se recuerda que los impactos en el medio natural ocasionados por este proyecto, no son independientes de los que se originen por otros tramos del trazado de la «autovía».
- Se recomienda el control de desmontes, escombreras y vertidos de forma que no se alteren sensiblemente las características naturales de los hábitats afectados.
- Se destaca la afección al medio biótico y la merma de la diversidad genética.
- Se debe garantizar el éxito reproductivo de poblaciones afectadas y la permeabilidad de la infraestructura que permita los movimientos naturales de especies animales y dispersión botánica.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido del Estudio

El Estudio aborda los aspectos fundamentales exigidos en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Aporta cartografía a escalas 1:50.000 y 1:10.000. En la descripción del proyecto se analizan tres alternativas de trazado aunque, posterior-

mente, la descripción del medio e identificación de impactos no están referidos específicamente a cada una de ellas.

Se describen las características de los diferentes factores ambientales locales, entre los que destacan, desde el punto de vista hidrológico, la presencia de las rías de Betanzos y Ares, de carácter marcadamente fluvial, así como el río Lambre y la cuenca del río Baxoi o Anduriña. Destaca la existencia, en general, de suelos ricos en materia muy lavados y ácidos, con escaso fósforo, potasio y calcio, aunque ricos en nitrógenos. La vegetación potencial de la zona esta representada por el bosque caducifolio de roble o carballo, cada vez más desplazado por formaciones vegetales de menor valor ecológico y, en cuanto al paisaje, está marcado por una complicada orografía, una vegetación abundante con fuerte intervención humana y presencia de agua en forma de ríos y arroyos. Se han cartografiado los espacios naturales de interés, pero éstos no se describen.

Los impactos identificados genéricamente por el estudio como significativos son los vertidos de los sobrantes de desmontes y terraplenes, la afección a la vegetación ripícola durante el periodo de construcción, los efectos sobre aves nidificantes, así como el ruido y la contaminación atmosférica generada. En el apartado referente al medio humano, se analizan los impactos sobre la movilidad lineal y transversal, las prestaciones de la vía, ocupación del suelo, planeamiento urbano, la propia dinámica urbana y el Patrimonio Histórico-Artístico.

El Estudio de Impacto Ambiental recomienda como medidas correctoras propuestas, la elección correcta de las áreas de ubicación de canteras y escombreras, el mantenimiento de los volúmenes de suelo vegetal extraído para su utilización posterior en los taludes, pasos para fauna en los cruces de autopista con los arroyos, la protección de la parte superior de los taludes y la implantación de vegetación en la zona desnuda. A nivel del medio socioeconómico se sugiere la necesidad de una información correcta y adecuada a los ayuntamientos de los municipios afectados, para que éstos adopten medidas de planteamiento a fin de minimizar los efectos negativos y, por otra parte, para que se tomen medidas contra el ruido.

Análisis del contenido

El Estudio de Impacto Ambiental redactado evidencia carencias tanto en el inventario ambiental como en la definición de impactos previstos, no existiendo ningún sistema de evaluación global de impactos que permita una completa comparación de las tres alternativas básicas estudiadas, por lo que propone medidas correctoras de carácter general.

En el inventario ambiental se realiza una descripción de los parámetros abióticos, bióticos, y socioeconómicos. Así, es de destacar la escasa información que ofrece el análisis de la geomorfología donde no se detallan las unidades morfológicas existentes, distinguiendo en la cartografía simplemente zonas de baja, media y alta pendiente. Se ha de tener presente que este parámetro ambiental es uno de los más afectados y que supone mayores riesgos de inestabilidad y erosión, en una obra de estas características.

No incorpora el estudio un análisis detallado de la hidrología, describiéndose ésta de una manera muy general y sin estar acompañada de cartografía.

No existe una valoración de las diferentes unidades en el análisis de la vegetación, mediante la que se pueda definir la relevancia de las afecciones a las mismas. Además, se omite una definición de la vegetación potencial, imprescindible para un perfecto entendimiento de la dinámica ambiental del ámbito y de gran aplicación en las tareas de restauración.

Hubiera sido necesario a este nivel, realizar una cartografía de detalle (1:10.000), en las áreas más conflictivas.

La descripción de la fauna es uno de los puntos más deficientes, ya que sólo se realiza un listado de especies potencialmente existentes, sin ofrecer información de las que poseen mayor interés por su protección y de los biotopos que frecuentan.

En cuanto al paisaje, se realiza un estudio somero de las características estéticas del entorno, así como de la visibilidad. Para esta última no se han contemplado los puntos que presentan mayor accesibilidad visual, como son núcleos de población, carreteras, ferrocarriles y otras infraestructuras. Se ha realizado una cartografía de visibilidad que ofrece muy poca información. Hubiera sido conveniente haber definido unidades de paisaje que poseyeran unas determinadas características de calidad visual e intervisibilidad.

No se ha realizado un estudio de áreas de especial interés (puntos críticos), que hubieran podido ser definidas a partir de la información de los tres parámetros ambientales más relevantes: vegetación, fauna y paisaje.

No se hace mención en el inventario ambiental al estado preoperacional de la contaminación atmosférica, ni del ruido de fondo, lo que imposibilitaría una comparación de estos aspectos antes y después de la obra proyectada. Pese al correcto análisis de las fuentes documentales sobre el medio humano, no se ha analizado el grado de aceptación social de la infraestructura, hecho particularmente importante y necesario en el caso concreto de Galicia, y confirmado por la amplia contestación aportada en el trámite de información pública.

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 emitiéndose 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 Cobo.
- 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 Mourinho Sebío. 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 (Camiño Real que desde Betanzos va a Pontedeume). La alternativa 2 pasa por el topónimo de Mourama, 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 Mourama.

- Se debe considerar el trazado en orden a disponer un acceso desde la carretera N-141, Puentes-Cabañas 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 chaleco 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