



ANEXO Nº 10

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.
2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ESTUDIO.
3. ANÁLISIS DEL MEDIO FÍSICO.
 - 3.1. CLIMATOLOGÍA.
 - 3.2. GEOLOGÍA.
 - 3.3. HIDROGEOLOGÍA E HIDROLOGÍA.
 - 3.4. VEGETACIÓN.
 - 3.5. FAUNA.
 - 3.6. VIAS PECUARIAS.
 - 3.7. ESPACIOS PROTEGIDOS.
 - 3.8. PAISAJE.
4. ANÁLISIS DEL MEDIO SOCIAL.
 - 4.1. SISTEMA DEMOGRÁFICO.
 - 4.2. ESTRUCTURA TERRITORIAL.
 - 4.3. SISTEMA ECONÓMICO.
 - 4.3.1. Agricultura.
 - 4.3.2. Industria y servicios.

ÍNDICE

5. ANÁLISIS DE LOS RIESGOS Y RECURSOS

5.1. EROSIÓN POTENCIAL.

5.2. RIESGO DE INUNDACIÓN Y AVENIDAS.

5.3. VULNERABILIDAD DE ACUÍFEROS.

5.4. CAPACIDAD AGROLÓGICA.

5.5. ACCESIBILIDAD A ACUÍFEROS.

6. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS.

6.1. ACCIONES DEL PROYECTO

6.2. METODOLOGÍA DE VALORACIÓN.

6.3. EFECTOS EN LA FASE DE CONSTRUCCIÓN.

6.3.1. Efectos sobre la atmósfera.

6.3.2. Efectos acústicos.

6.3.3. Efectos sobre el suelo.

6.3.4. Efectos sobre la vegetación y la flora.

6.3.5. Efectos sobre el paisaje.

6.3.6. Efectos sobre la población.

6.3.7. Efectos sobre la productividad sectorial.

6.3.8. Efectos sobre la vialidad y el tráfico.

6.4. EFECTOS EN LA FASE DE EXPLOTACIÓN.

6.4.1. Efectos sobre la atmósfera.

6.4.2. Efectos acústicos.

6.4.3. Efectos sobre el suelo.

6.4.4. Efectos sobre la vegetación y la flora.

6.4.5. Efectos sobre el paisaje.

6.4.6. Efectos sobre la población.

6.4.7. Efectos sobre la productividad sectorial.

6.4.8. Efectos sobre la vialidad y el tráfico.



ÍNDICE

7. MEDIDAS CORRECTORAS.

8. RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA.

9. PROGRAMA DE VIGILANCIA Y CONTROL AMBIENTAL.

9.1. FASE DE CONSTRUCCIÓN.

9.2. FASE DE EXPLOTACIÓN.

10. CONCLUSIONES.

1. INTRODUCCIÓN.

El objeto del presente anexo es el de realizar el análisis medioambiental de los elementos afectados por el estudio informativo de la plataforma no motorizada en el término municipal del Massalfassar, el de estudiar si la transformación y ocupación del suelo ejerce presión sobre el entorno y, finalmente, el de determinar qué consecuencias derivan de ello.

Al desarrollarse el estudio íntegramente sobre suelo de la Comunidad Valenciana, la legislación a la que se debe hacer referencia es:

1. Ley de Impacto Ambiental 2/89 de 3 de Marzo, de la Generalitat Valenciana de Impacto Ambiental.
2. Decreto 162/90 de 15 de Octubre que aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/89.

De acuerdo con el punto 8 del anexo 1 del Decreto 162/90 de 15 de Octubre, que aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/89, el vigente estudio no se encuentra obligado a la realización del Estudio de Impacto Ambiental. No obstante, con el objetivo de minimizar las posibles repercusiones en el medio se decide la realización de este anejo.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ESTUDIO.

El objeto del Estudio Informativo afecta únicamente al Término Municipal de Massalfassar, población situada en la comarca valenciana de l'Horta Nord.

El Estudio Informativo busca determinar el mejor trazado para la construcción de una plataforma no motorizada en el Término Municipal de Massalfassar con la finalidad de dotar de accesibilidad peatonal y ciclista a su municipio.

De forma muy somera y esquemática, las principales actuaciones que derivarán de la construcción del trazado de la plataforma no motorizada que en el presente estudio se propone como óptimo, serán: la construcción de una plataforma para la circulación exclusiva de peatones y ciclistas, la construcción de dos glorietas en los accesos al paso inferior bajo la línea de ferrocarril Valencia-Barcelona, la implantación de dos pasos superiores (unos sobre la carretera CV-32 y otro sobre la V-21) y dos inferiores (sin contar el propuesto para salvar la línea férrea Valencia-Barcelona).

3. ANÁLISIS DEL MEDIO FÍSICO.

3.1. CLIMATOLOGÍA.

La zona de estudio, situada en el levante peninsular, participa de las características propias del clima mediterráneo.

El clima mediterráneo se caracteriza por tener inviernos relativamente húmedos y veranos secos, resultado de las variaciones del frente polar y las altas presiones subtropicales. Estos son los centros de acción principales que dominan el clima. Las masas de aire que lo caracterizan son de tipo tropical marítimo o

continental y polar marítimo. Las masas de aire polar marítimo dominan en otoño e invierno, aunque también en primavera, y son las responsables de la mayor parte de las precipitaciones en este clima.

Las estaciones más lluviosas son las intermedias, otoño y primavera. Especialmente en otoño se pueden dar lluvias torrenciales, provocadas por la acumulación de calor en las masas de agua durante el verano, y la llegada de gotas frías polares. En invierno pueden aparecer, localmente, anticiclones térmicos.

Las temperaturas son suaves durante todo el año, con poca amplitud térmica anual (unos 15 °C), sin embargo, las condiciones topográficas pueden variar estos parámetros y variar a un clima más seco y frío (de inviernos secos y fríos y veranos frescos), aunque siempre dentro de las condiciones generales. Lo más significativo de este clima son los tres o cinco meses de aridez en el verano, cuando está bajo el dominio del anticiclón subtropical.

3.2. GEOLOGÍA.

El término municipal de Massalfassar se encuentra en la hoja de Burjassot nº 696 del Mapa Geológico de España (E 1:50.000), que forma parte del segmento suroriental de la Cadena Ibérica en su terminación morfológica frente al Mediterráneo.

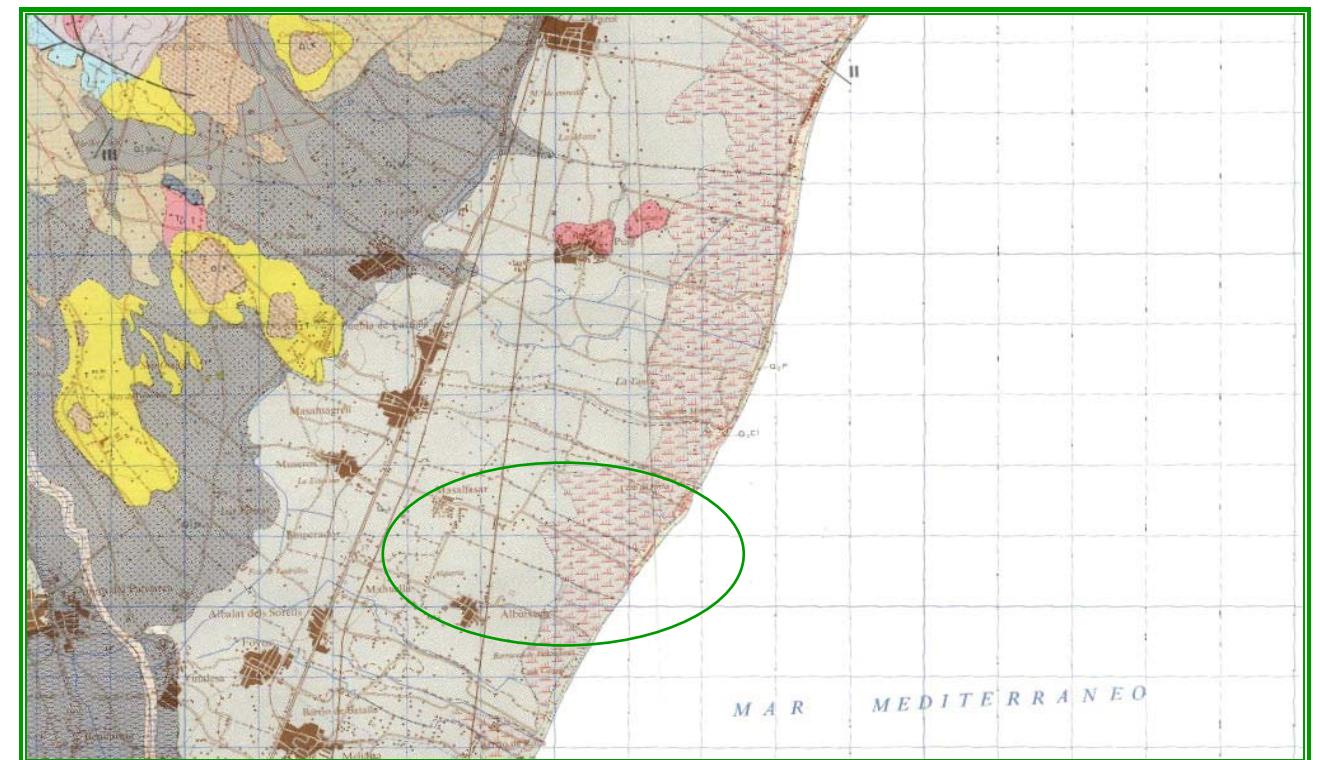


FIG. 1 Vista del ámbito del estudio extraída de la Hoja 696 del Mapa Geológico de España

Dos ejes "ibéricos" constituyen la trama estructural de la Hoja de Burjassot. Una parte de ella está formada por el extremo meridional del Anticlinal de Porta Coeli-Javalambre, con lo afloramientos mesozoicos que constituyen los relieves de las sierras de Náquera, La Calderota y Monte Picayo.

El resto de la Hoja está enclavado en una amplia depresión morfológica rellena de materiales neógenos y cuaternarios, y representa un eje sinclinal, de dirección NW-SE, denominada Depresión de Liria.

La totalidad del término municipal está ocupado por materiales del Cuaternario, edad geológica caracterizada por sedimentos que presentan una gran variedad genética y litológica. Encontramos los siguientes tipos de depósitos:

- Limos pardos (Q2 li). Forman una amplia orla que rodea la albufera por su parte externa. Poseen bastante potencia y en algunos puntos adquieren tonos rosados. Deben proceder del lavado de las arcillas rojas superiores.
- Albufera (Q2 A). Hasta época reciente se extendía una albufera lineal a lo largo de la costa. En la actualidad se encuentra totalmente colmatada. Está cerrado por un cordón litoral y por un cordón dunar en parte fijado prácticamente al nivel del mar, por lo que el nivel freático aflora en algunos puntos. Su litología corresponde a limos arenosos negros. Puede situarse en el principio de la transgresión Flandriense.
- Cordón litoral (Q2 Cl): Existe un cordón litoral fósil que se extiende siguiendo la costa desde el norte de la Hoja hasta la Partida de Montes. Se trata de un conglomerado marino fosilífero, con una altura media de 2 m, que en la Marjal presenta una secuencia litológica que va de unas arenas cementadas en la parte inferior pasando por unas arenas limosas hasta un nivel superior de cantos.

3.3. HIDROGEOLOGÍA E HIDROLOGÍA.

El "Estudio de Calidad de las Aguas Subterráneas en las Cuencas Media y Baja del Río Júcar" publicado por el Instituto Geográfico Minero Español en el año 1978 identifica en el término municipal de Massalfassar el acuífero denominado "Plana de Valencia Norte" (51), extendido por el Sur del término municipal.

El acuífero de la "Plana de Valencia Norte" es en el que se encuentra ubicada nuestra zona de actuación. Es un acuífero que en la franja costera se presenta bajo materiales detríticos, si bien en nuestro término municipal aparece bajo materiales permeables del tipo de gravas, conglomerados, arenas, arcillas areniscas. Está alimentado, por las aportaciones procedentes de los acuíferos calizos circundantes, por la infiltración procedente del regadío y por la infiltración de lluvia.

Como elemento hidrológico principal de la zona de actuación destaca la presencia de un marjal, pero que queda alejada del trazado de la plataforma no motorizada al situarse al Noroeste de los límites del término.

3.4. VEGETACIÓN.

Básicamente, la vegetación existente en la zona se centra en cultivos citrícolas. Como consecuencia de la ocupación humana de la zona, las especies vegetales originales fueron cediendo terreno progresivamente a los cultivos hasta llegar a la situación actual, en que el nivel de antropización es bastante elevado, no sólo debido a la implantación de cultivos frutales, sino también a la intensidad de caminos, canales, acequias, tendidos eléctricos, etc. Es por ello que la vegetación natural de los alrededores puede definirse como arvense, es decir, propia de los campos de cultivo y herbazales nitrófilos.

Con el objetivo de dar una visión global de la vegetación del término municipal, se expone a continuación el listado de las especies vegetales que podemos encontrar de acuerdo con el banco de datos de Biodiversidad de la Conselleria de Territori i Habitatge:

Arbustus unedo	Protobryum bryoides
Chamaerops humilis	Pseudocrossidium hornschuchianum
Erica arborea	Quercus coccifera
Erica multiflora	Radula complanata
Erica terminalis	Reseda valentina
Eucaliptus gomphocephalus	Retama monosperma
Eucladium verticillatum	Retama sphaerocarpa
Eurhynchium meridionale	Rhynchostegiella tenella
Eurhynchium praelongum	Riccia crystallina
Fissidens exilis	Retama sphaerocarpa
Fissidens incurvus	Rhynchostegiella tenella
Fissidens viridulus	Riccia crystallina
Fossombronia caespitiformis	Riccia lamellosa
Fossombronia echinata	Riccia sorocarpa
Fraxinus ornus	Riccia trabutiana
Genista valentina valentina	Ricinus communis
Grimmia orbicularis	Rosmarinus officinalis
Grimmia pulvinata	Rosulabryum torquescens
Guillonea scabra	Salvia valentina
Iberis carnosa hegelmaieri	Sarcocapnos saetabensis
Ipomoea purpurea	Satureja innota
Iris xiphium	Satureja obovata obovata
Lathyrus tremolsianus	Scabiosa saxatilis saxatilis
Laurus nobilis	Scabiosa turolensis
Lavandula multifida	Scorpiurium circinatum
Leucanthemum gracilicaule	Scrophularia crithmifolia
Linaria depauperata depauperata	Serratula flavesces leucantha
Linaria viscosa	Sideritis incana edetana
Lysimachia vulgaris	Sideritis sericea
Microbryum davallianum	Sideritis tragoriganum tragoriganum
Microbryum starkeanum	Silene mellifera
Nerium oleander	Sphaerocarpos michelli
Nicotiana glauca	Teucrium bicolorum
Opuntia maxima	Thymelaea tartonraira valentina
Orthotrichum diaphanum	Thymus piperella
Paronychia aretioides	Tortella nitida
Paronychia suffruticosa	Tortula muralis
Phlomis crinita	Trichostomum brachydontium
Pleurochaete squarrosa	Verbascum fontqueri



3.5. FAUNA.

En su conjunto, el término municipal afectado no presenta ecosistemas naturales que conserven fauna en un elevado porcentaje, ya que están casi en su totalidad antropizados.

Existe un agroecosistema de cítricos con distintas especies, sobretodo aves que tienden a refugiarse en los campos de naranjos, de entre las que destacan el verderón (*Carduelis chloris*), el gorrión (*Passer domesticus*) o el verdicillo (*Serinus serinus*).

De la misma forma que en el apartado anterior, se considera de interés el exponer los listados de fauna protegida existente en el término municipal de Massalfassar. De acuerdo con el banco de datos de Biodiversidad de la Conselleria de Territori i Habitatge, el listado de especies faunísticas presentes en el término es el siguiente:

Mamíferos

Ammotragus lervia	Mustela vison
Apodemus sylvaticus	Myotis bechsteinii
Arvicola sapidus	Myotis blythii
Atelerix algirus	Myotis capaccinii
Balaenoptera physalus	Myotis daubentonii
Barbastella barbastellus	Myotis emarginata
Canis lupus	Myotis myotis
Capra pyrenaica	Myotis nattereri
Cervus elaphus	Nyctalus leisleri
Crocidura rusula	Oryctolagus cuniculus
Dama dama	Ovis musimon
Eptesicus serotinus	Pipistrellus mediterraneus
Felis silvestris	Pipistrellus pipistrellus
Genetta genetta	Plecotus austriacus
Globicephala melas	Rattus norvegicus
Grampus griseus	Rattus rattus
Hypsugo savii	Rhinolophus euryale
Lepus granatensis	Rhinolophus ferrumequinum
Lutra lutra	Rhinolophus hipposideros
Martes foina	Rhinolophus mehelyi
Meles meles	Sciurus vulgaris
Microtus arvalis	Stenella coeruleoalba
Microtus cabreræ	Suncus etruscus
Microtus duodecimcostatus	Sus scrofa
Miniopterus schreibersii	Tadarida teniotis
Mus spretus	Tursiops truncatus
Mustela nivalis	Vulpes vulpes
Mustela putorius	Ziphius cavirostris

Aves

Accipiter gentilis	Larus fuscus
Accipiter nisus	Larus minutus
Acrocephalus arundinaceus	Locustella luscinioides
Acrocephalus melanopogon	Lullula arborea
Acrocephalus paludicola	Marmaronetta angustirostris
Acrocephalus palustris	Mergus serrator
Actitis hypoleucos	Monticola saxatilis
Alauda arvensis	Monticola solitarius
Alectoris rufa	Motacilla cinerea
Aratinga erythrogenys	Neophron percnopterus
Botaurus stellaris	Oenanthe hispanica
Bucanetes githagineus	Otis tarda
Buteo buteo	Pandion haliaetus
Calidris alpina	Parus caeruleus
Calidris temminckii	Passer domesticus
Carduelis carduelis	Petronia petronia
Cettia cetti	Phalaropus fulicarius
Chlidonias niger	Philomachus pugnax
Circus pygargus	Phoenicurus phoenicurus
Corvus monedula	Phylloscopus bonelli
Egretta alba	Prunella modularis
Egretta garzetta	Pterocles orientalis
Eudromias morinellus	Puffinus yelkouan
Falco tinnunculus	Rallus aquaticus
Fratercula arctica	Regulus regulus
Gallinago gallinago	Rissa tridactyla
Gavia arctica	Sturnus unicolor
Grus grus	Sylvia atricapilla
Hieraaetus fasciatus	Sylvia cantillans
Hirundo rustica	Sylvia curruca
Lanius senator	Sylvia undata
Larus michaellis	Tadorna tadorna
Lophortyx californica	Tringa erythropus

Peces

Alburnus alburnus	Lophius budegassa
Alopias vulpinus	Mobula mobular
Anguilla anguilla	Nansenia oblita
Aphanius iberus	Naucrates ductor
Apogon imberbis	Odontaspis ferox
Argyrosomus regius	Pagellus erythrinus
Arnoglossus laterna	Parablennius rouxii
Atherina boyeri	Paraliparis leptochirus
Barbus graellsii	Peristedion cataphractum
Barbus sclateri	Prionace glauca
Buglossidium luteum	Salaria fluviatilis
Callanthias ruber	Sciaena umbra
Capros aper	Scorpaena scrofa
Carcharodon carcharias	Solea senegalensis
Cetorhinus maximus	Sphyraena sphyraena
Chondrostoma arcasii	Squalius pyrenaicus
Chondrostoma arrigonis	Squatina squatina
Chondrostoma miegii	Symphodus cinereus
Chondrostoma turiense	Symphurus nigrescens
Chromogobius quadrivittatus	Syngnathus abaster
Cobitis paludica	Syngnathus acus
Coryphoblennius galerita	Tetrapturus albidus
Cyprinus carpio	Thorogobius ephippiatus
Dactylopterus volitans	Torpedo marmorata
Dasyatis pastinaca	Torpedo torpedo
Gaidropsarus biscayensis	Trachipterus trachipterus
Gasterosteus aculeatus	Trigla lyra
Gobio lozanoi	Umbrina canariensis
Gobius cobitis	Valencia hispanica
Gymnothorax unicolor	Vinciguerria attenuata
Helicolenus dactylopterus	Xiphias gladius
Hippocampus guttulatus	Zu cristatus

Reptiles

Acanthodactylus erythrurus	Malpolon monspessulanus
Blanus cinereus	Mauremys leprosa
Caretta caretta	Natrix maura
Chalcides bedriagai	Natrix natrix
Chamaeleo chamaeleon	Podarcis atrata
Coronella austriaca	Podarcis muralis
Coronella girondica	Psammodromus algirus
Dermochelys coriacea	Psammodromus hispanicus
Elaphe scalaris	Tarentola mauritanica
Emys orbicularis	Testudo graeca
Graptemys kohni	Testudo hermanni
Hemidactylus turcicus	Trachemys scripta
Lacerta lepida	Vipera latasti

3.6. VIAS PECUARIAS.

En el término municipal de Massalfassar existen catalogadas una serie de Vías Pecuarias. Estas vías se presentan en la siguiente tabla:

VÍA PECUARIA	LONGITUD (m)	ANCHO (m)
Cordel de Liria	3400	20
Camino de la Travesía	1000	8
Cañada de la Marina	900	15

El trazado de la plataforma, objeto del presente estudio, intersecta cuasi perpendicularmente con el denominado Camino de la Travesía, vía pecuaria de 1000 m de longitud y anchura de 8 m. Debido a esto, se deberá proteger en toda su longitud y anchura afectadas, y asegurarse el mantenimiento de su integridad superficial, garantizándose su viabilidad para el tránsito de ganado, de acuerdo con la Ley 3/1995 de 23 de Marzo de vías pecuarias.

3.7. ESPACIOS PROTEGIDOS.

Del estudio del conjunto de la red de Espacios Naturales Protegidos existentes en la Comunidad Valenciana, y de cada una de las categorías establecidas, encontramos que dentro del término municipal de Massalfassar existe únicamente el que a continuación se expone:

Zona Húmeda

La Marjal de Rafalell y Vistabella, con una extensión de 102'92 ha, abarca los términos municipales de Valencia y Massalfassar (aunque la delimitación definitiva en el término municipal del Massalfassar se encuentra pendiente de resolución judicial definitiva).

Este espacio se encuentra incluido dentro del Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana. Se trata de la marjal litoral, o más bien de los restos de la misma, que se encontraba al Norte del río Túria desde Alboraiá hasta Sagunt. Envuelta por suelo industrial y residencial de alta densidad, adquiere gran valor por su especial ubicación en un área metropolitana.

Su recarga proviene del curso de aguas subterráneas, retornos de riego y aguas residuales. Por su parte, la descarga se produce por surtidores naturales y drenaje por canales con una calidad de agua suficiente que permite su uso para aprovechamientos agrícolas. La principal función que cumple es la de regular los retornos del riego, de las aguas residuales y drenaje artificial por canales.

3.8. PAISAJE.

El paisaje se considera como un elemento aglutinador del resto de componentes del medio, siendo algunos de ellos más determinantes que otros. En este sentido, destacan: la geomorfología, la vegetación y la humanización del medio.

- o La zona de actuación presenta una morfología suave, sin pendientes acusadas.
- o La vegetación existente refleja también la gran influencia humana que soporta el territorio, ya que predominan los cultivos de frutales.
- o Sobre este entorno las actuaciones humanas tienen un papel determinante dada la proximidad a núcleos de población, centros comerciales y polígonos industriales.

El conjunto de todos estos aspectos proporcionan un paisaje humanizado, por lo que no se prevén grandes contrastes paisajísticos por la realización de las obras. Además el trazado de la plataforma discurre básicamente en uno de los laterales de la vía de servicio ya existente y, en las zonas en que se sale de éste, se establecerán medidas correctoras de forma que se minimice el efecto visual negativo.

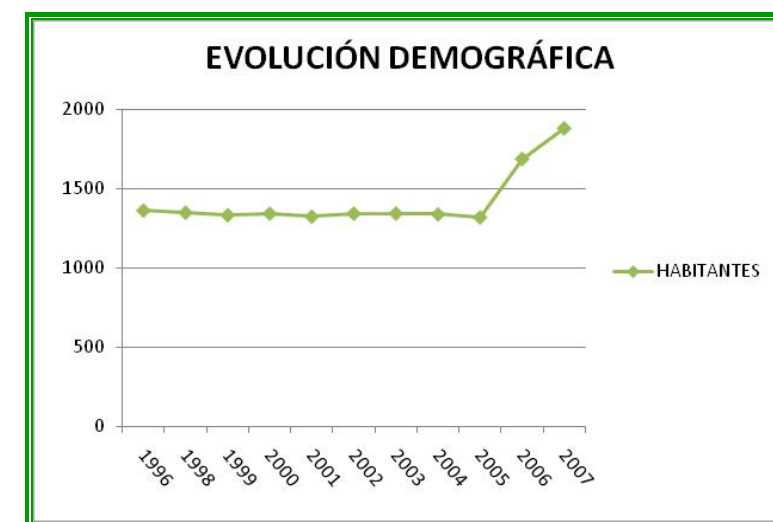
4. ANÁLISIS DEL MEDIO SOCIAL.

4.1. SISTEMA DEMOGRÁFICO.

Según los datos sobre densidad demográfica de la población de Massalfassar, obtenidos del Instituto nacional de Estadística, en 1996 habían censados 1.364 habitantes y en 2007 la población era de 1880 habitantes. En la siguiente tabla se recoge dicha evolución para el período comprendido entre los años 1996 y 2007:

AÑO	HABITANTES
1996	1364
1998	1351
1999	1335
2000	1345
2001	1326
2002	1345
2003	1346
2004	1340
2005	1321
2006	1688
2007	1880

De esta forma, tal y como se aprecia en la gráfica adjunta, se deduce que en la localidad se ha producido un notable incremento poblacional en los últimos dos años.



4.2. ESTRUCTURA TERRITORIAL.

La población, dentro del área de actuación se distribuye uniformemente en torno a los núcleos urbanos, siendo prácticamente inexistentes las edificaciones dispersas en torno al mismo. En cuanto a infraestructuras se refiere, el ámbito de estudio está atravesado por numerosos canales y acequias que abastecen a las huertas y plantaciones de cítricos, así como líneas de alta tensión y de telefonía.

4.3. SISTEMA ECONÓMICO.

El análisis del sistema económico se realiza desde el objetivo de centrarse en las actividades afectadas por el proyecto, tales como el sector agrario, las industrias próximas y los servicios.

En el término de Massalfassar la actividad económica ha pasado, en la última década, a asentarse básicamente en el sector servicios, en la industria y el importante sector de la construcción. En segundo plano encontramos el sector agrícola, el cual se encuentra centrado básicamente en la citricultura, y que ha ido cediendo terreno respecto de los demás sectores de crecimiento. A pesar de ello, la agricultura continúa siendo en la zona un sector con mucho arraigo histórico.

4.3.1. Agricultura.

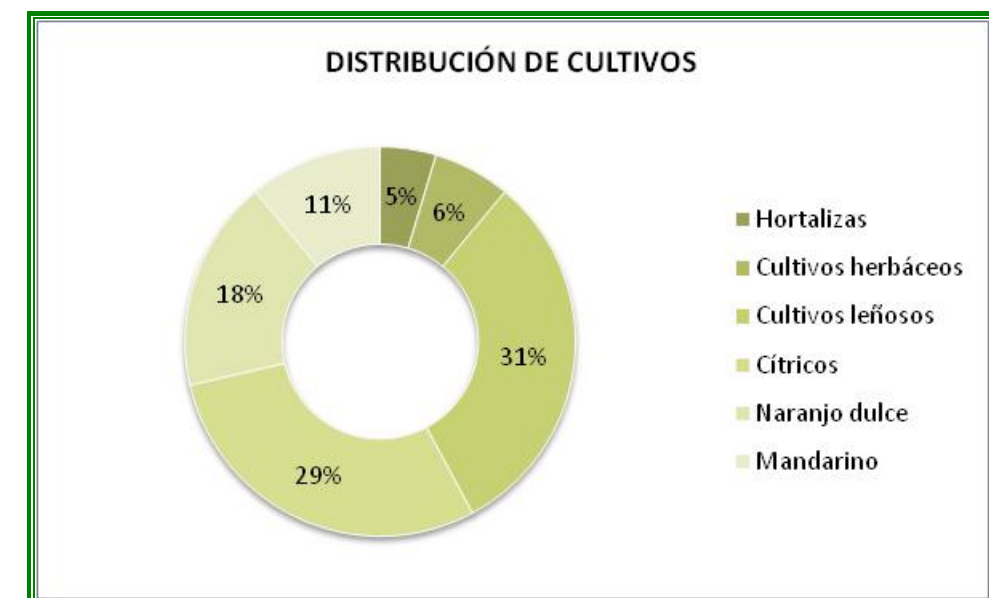
En el municipio de Massalfassar, el crecimiento industrial y poblacional ha relegado a la agricultura a un segundo plano de importancia.

A pesar de ello, la citricultura y la industria que la rodea poseen una importancia elevada. Tal y como se aprecia en la tabla, encontramos una destacada diferencia entre la superficie destinada al cultivo de cítricos respecto del resto de cultivos.

CULTIVO	SECANO (hectáreas)	REGADÍO (hectáreas)
Tubérculos	0	5
Patata temprana	0	4
Chufa	0	1
Patata total	0	4
Hortalizas	0	13
Lechuga	0	1
Sandía	0	1
Calabaza y calabacín	0	1
Calabacín	0	1
Berenjena	0	1
Alcachofa	0	3
Cebolla	0	3
Haba verde	0	1
Otras setas	0	2
Cultivos herbáceos	0	18

CULTIVO	SECANO (hectáreas)	REGADÍO (hectáreas)
Cultivos leñosos	0	87
Cítricos	0	82
Naranja dulce	0	49
Mandarino	0	31
Limero y otros cítricos	0	2
Frutales	0	5
Acerolo, serbal y otros	0	5

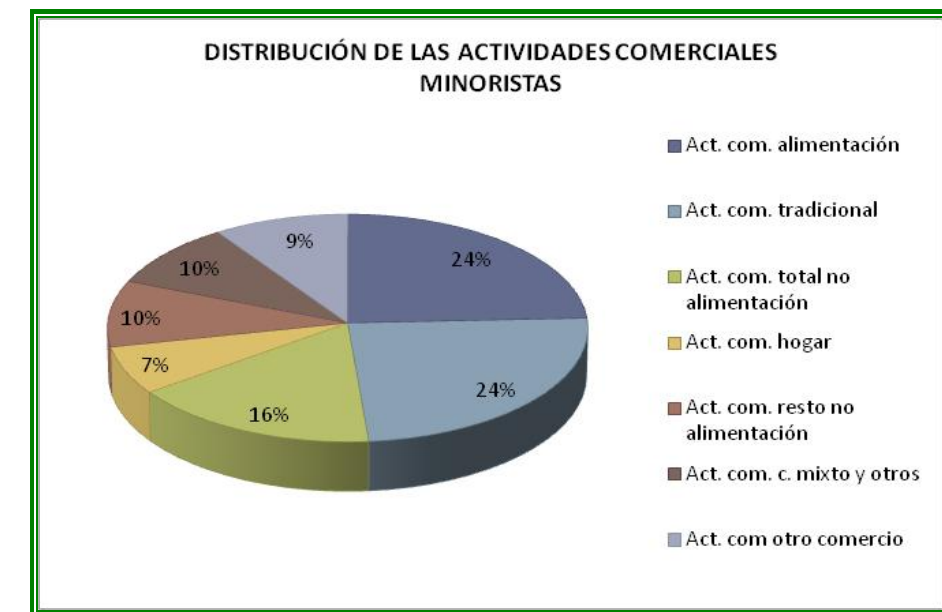
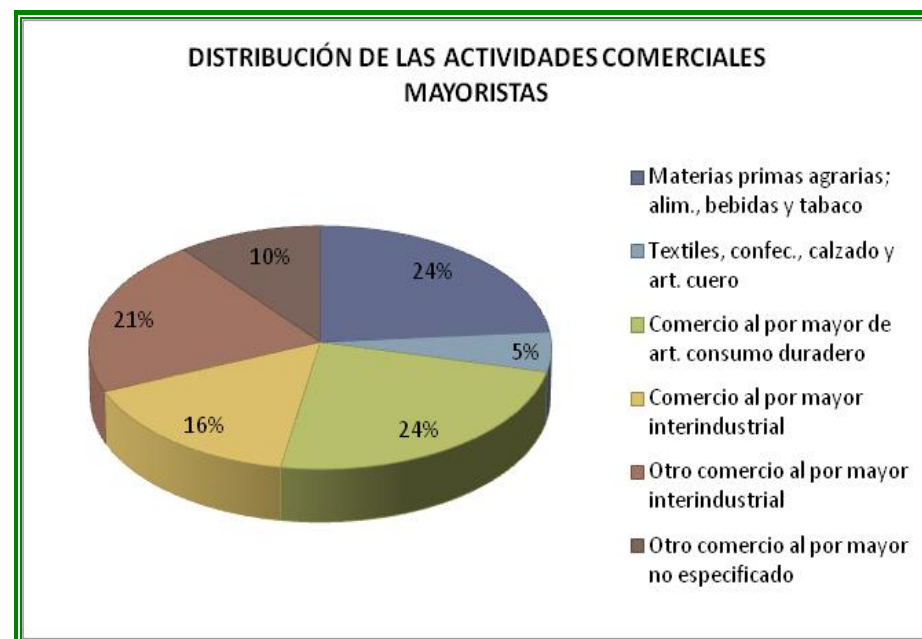
De acuerdo con el gráfico, la distribución de cultivos dentro de la superficie agrícola total del término municipal está prácticamente copada por el cultivo de cítricos (cítricos 29%, naranja dulce 18% y mandarino 11%), quedando el resto de cultivos reducidos a pequeñas plantaciones destinadas al autoconsumo o a su comercialización a nivel local.



4.3.2. Industria y servicios.

Actualmente Massalfassar cuenta en su término con dos polígonos industriales en el que se han consolidado fábricas de muy diferente naturaleza. La expansión de los polígonos industriales, prevista por el PGOU del municipio, confirma el carácter dinámico y de crecimiento de la urbe. A la par, Massalfassar alberga una importante oferta de ocio y servicios generando, de este modo, gran cantidad de puestos de trabajo directos e indirectos.

A continuación, y a partir de los datos extraídos del "Anuario Económico de España" de 2007, se puede observar la distribución de las actividades industriales, de construcción, comerciales mayoristas y comerciales minoristas existente en el término de Massalfassar:



Se ha observado que en el término predominan las actividades industriales respecto a las de construcción pero, por sí misma, la construcción supone una relevancia muy superior a cualquier tipología de actividad industrial que se ha considerado en el estudio (hablamos de que un 40% de la totalidad de empresas ubicadas en el término se dedican al sector de la construcción).

En cuanto a la distribución de las actividades comerciales mayoristas, predominan aquellas que se dedican a la venta de materias primas agrarias, alimentación, bebidas y tabaco; artículos de consumo duradero; y a la venta al por mayor interindustrial.

En cuanto a la distribución que muestran las actividades comerciales minoristas, iguales porcentajes presentan las actividades comerciales de alimentación y de comercio tradicional (este porcentaje se cifra en un 24%).

5. ANÁLISIS DE LOS RIESGOS Y RECURSOS

5.1. EROSIÓN POTENCIAL.

Para el estudio del riesgo de erosión potencial se ha consultado la Cartografía Temática sobre riesgos de la Comunidad Valenciana, en la que se establecen diferentes niveles de riesgo, siendo estos:

1. No Cuantificada. Playas, marjales, etc.
2. Muy Baja. Entre 0 y 7 tn/ha/año.
3. Baja. Entre 7 y 15 tn/ha/año.
4. Moderada. Entre 15 y 40 tn/ha/año.
5. Alta. Entre 40 y 100 tn/ha/año.
6. Muy Alta. Superior a 100 tn/ha/año.
7. No Cuantificable. Fase Lítica.

En la zona en la que se desarrolla el presente estudio, y de acuerdo con la información consultada, encontramos un riesgo de erosión potencial no cuantificado.

5.2. RIESGO DE INUNDACIÓN Y AVENIDAS.

Para el estudio del riesgo de inundación y avenidas se ha consultado el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), siendo los niveles de riesgo contemplados en este los que surgen de la combinación de dos parámetros, frecuencia y calado, que se presentan a continuación:

Para el factor Frecuencia tenemos:

- o Alta. Frecuencia de 25 años.
- o Media. Frecuencia de 100 años
- o Baja. Frecuencia de 500 años

Y para el factor Calado tenemos:

- o Alto. Mayor de 0,8 m.
- o Bajo. Menor de 0,8 m.

Al combinar los dos parámetros se obtiene la escala de valores con la que se realiza el análisis del riesgo de inundación y que es la siguiente:

1. Frecuencia alta (25 años) y calado alto (mayor de 0,8 m).
2. Frecuencia media (100 años) y calado alto (mayor de 0,8 m).
3. Frecuencia alta (25 años) y calado bajo (menor de 0,8 m).
4. Frecuencia media (100 años) y calado bajo (menor de 0,8 m).
5. Frecuencia baja (500 años) y calado alto (mayor de 0,8 m).
6. Frecuencia baja (500 años) y calado bajo (menor de 0,8 m).

De acuerdo con la cartografía consultada encontramos que en la zona en la que se va a desarrollar el estudio el nivel de riesgo es de tipo 3, o lo que es lo mismo, frecuencia alta (25 años) y calado bajo (menor de 0,8 metros).

5.3. VULNERABILIDAD DE ACUÍFEROS.

Para el estudio de la vulnerabilidad de acuíferos se ha consultado la Cartografía Temática sobre riesgos de la Comunidad Valenciana, en la que se establecen diferentes niveles de riesgo, siendo estos:

1. Muy baja.
2. Baja.
3. Media.
4. Alta.
5. Muy Alta.

Para este parámetro tenemos que en la zona en la que se va a desarrollar el estudio el nivel de vulnerabilidad es medio.

5.4. CAPACIDAD AGROLÓGICA.

De la misma forma que para los apartados anteriores, para el análisis de los recursos agrícolas de la zona en la que se va a desarrollar el estudio, se ha utilizado la Cartografía Temática sobre la capacidad agrologica. En ella se establecen seis niveles de capacidad para la utilización de dichos suelos como terrenos de cultivo, tal y como se indica a continuación:

1. Muy baja (Clase E).
2. Baja (Clase D).
3. Moderada (Clase C).
4. Elevada (Clase B).
5. Muy elevada (Clase A).
6. No cuantificada.

En la zona que nos ocupa se obtiene una capacidad agrologica no cuantificada.

5.5. ACCESIBILIDAD A ACUÍFEROS.

En lo referente a la accesibilidad a acuíferos de la zona en la que se desarrollarán las obras, de acuerdo con la Cartografía Temática de accesibilidad de acuíferos de la Comunidad Valenciana consultada se obtiene que la zona presenta una accesibilidad media.

6. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS.

La identificación de los factores del medio ambiente susceptibles de ser afectados por la construcción de la plataforma no motorizada, y de las acciones derivadas de su construcción susceptibles de causar impacto, nos facilitará el proceso de obtención y valoración de los impactos derivados de la construcción y explotación de la infraestructura.

6.1. ACCIONES DEL PROYECTO

A continuación se exponen las acciones derivadas de la construcción de la plataforma no motorizada susceptibles de causar impacto:

- o Expropiaciones y ocupaciones.
- o Limpieza, desbroce y desarbolado.
- o Demoliciones.
- o Movimientos y vertidos de tierras.
- o Tráfico de maquinaria y vehículos utilizados durante la construcción.
- o Asfaltado y hormigonado.
- o Desvíos y corte de tráfico de vehículos.
- o Reposición de canales de riego, acequias y caminos de servidumbre interceptados.

- Regeneración de superficies.
- Nueva explotación de la infraestructura.
- Mantenimiento de la infraestructura.

6.2. METODOLOGÍA DE VALORACIÓN.

La valoración de los impactos se realiza a dos niveles: uno cualitativo y el otro cuantitativo. El cualitativo resulta de la síntesis de diferentes atributos, utilizados a modo de indicadores, contando cada uno de ellos con diferentes niveles de efecto. Por su parte, el cuantitativo surge de asignar a cada atributo una puntuación.

INDICADORES	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN	DESCRIPCIÓN
Naturaleza	Positivo	+	Todo aquel impacto que produce un efecto beneficioso para el entorno.
	Negativo	-	Todo aquel impacto que produce un efecto perjudicial para el entorno.
Magnitud	Leve	1	Todo aquel impacto que produce un efecto de poca relevancia para el entorno.
	Moderado	2	Todo aquel impacto que produce un efecto de cierta relevancia para el entorno.
	Fuerte	3	Todo aquel impacto que produce un importante efecto para el entorno.
Momento	De corto plazo	1	Aquellos cuya incidencia puede manifestarse en un periodo inferior a un año.
	De medio plazo	2	Aquellos cuya incidencia puede manifestarse antes de cinco años.
	De largo plazo	3	Aquellos cuya incidencia puede manifestarse en un periodo superior a cinco años.
Persistencia	Temporal	1	Aquellos que no suponen alteración permanente en el tiempo.
	Permanente	3	Aquellos que suponen una alteración indefinida en el tiempo.

6.3. EFECTOS EN LA FASE DE CONSTRUCCIÓN.

6.3.1. Efectos sobre la atmósfera.

Los efectos sobre la atmósfera, derivados de la fase de construcción de la plataforma no motorizada, son los siguientes:

- Deterioro de la calidad del aire por producción de polvos en suspensión como consecuencia directa de los movimientos de tierras y maquinaria, transportes, etc. El nivel de impacto de este efecto puede variar en función de la época del año en que se realicen las obras, siendo menor en época de lluvias. Además este deterioro influye directamente sobre la vegetación y la población.

- Deterioro de la calidad del aire por emisión de partículas contaminantes, CO, NO, HC, SO₂, etc. como consecuencia de las emisiones de los vehículos de obra, incluidos excavadoras y camiones de transporte. Aunque las obras se realizarán en una zona ya transitada el incremento de maquinaria y vehículos como consecuencia de las obras puede hacer aumentar los niveles de inmisión de partículas contaminantes.

De acuerdo con estos dos efectos, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Negativo	
Magnitud	Moderado	-2
Momento	De corto plazo	-1
Persistencia	Temporal	-1

6.3.2. Efectos acústicos.

Los efectos acústicos, derivados de la fase de construcción de la plataforma no motorizada, vendrán determinados por el incremento del nivel de ruidos en el entorno de la zona de actuación como consecuencia del movimiento de maquinaria, de tierras, demoliciones, del transporte de materiales y, de la construcción en general.

De acuerdo con este efecto, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Negativo	
Magnitud	Leve	-1
Momento	De corto plazo	-1
Persistencia	Temporal	-1

6.3.3. Efectos sobre el suelo.

Los efectos sobre el suelo, derivados de la fase de construcción de la plataforma no motorizada, son los siguientes:

- Modificación de la morfología superficial del terreno sobre el que se sitúa la plataforma. A pesar de que gran parte del trazado transcurre muy próxima a la vía de servicios ya existente, la realización de una mayor amplitud de vía supondrá un mayor efecto sobre la geomorfología de la zona, debido a la realización de movimientos de tierra.
- Alteraciones sobre el uso del suelo, debido a la pérdida suelo agrícola en producción que, por otro lado, será mínima en relación con la gran cantidad de suelo dedicado a tal uso en la zona.

De acuerdo con estos dos efectos, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Negativo	
Magnitud	Leve	-1
Momento	De corto plazo	-1
Persistencia	Permanente	-3

6.3.4. Efectos sobre la vegetación y la flora.

Los efectos sobre la vegetación y la flora, derivados de la fase de construcción de la plataforma no motorizada, son los siguientes:

- Eliminación o retirada de arbolado y arbustos menores como consecuencia de las obras.
- Riesgo de deterioro de especies arbóreas próximas a las obras por excavaciones y movimiento de maquinaria.

De acuerdo con estos dos efectos, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Negativa	
Magnitud	Leve	-1
Momento	De corto plazo	-1
Persistencia	Permanente	-3

6.3.5. Efectos sobre el paisaje.

Los efectos sobre el paisaje, derivados de la fase de construcción de la plataforma no motorizada, son los siguientes:

- Alteración morfológica, cromática, lineal y textural del conjunto afectado por las obras. A pesar de que se producirán alteraciones visuales, desde el punto de vista de la antropización del territorio, serán alteraciones menores.
- Alteración morfocromática derivada de los vertidos de tierras excedentarias.

De acuerdo con estos dos efectos, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Negativo	
Magnitud	Leve	-1
Momento	De corto plazo	-1
Persistencia	Permanente	-3

6.3.6. Efectos sobre la población.

Los efectos sobre la población, derivados de la fase de construcción de la plataforma no motorizada, son los siguientes:

- Deterioro de la calidad y confort ambiental por emisión de gases y polvos resultado de las actividades propias de la obra.
- Incremento directo de la población activa por demanda de mano de obra.
- Incremento inducido de la población activa como consecuencia de la demanda de materiales.

De acuerdo con estos tres efectos, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Positivo	
Magnitud	Leve	+1
Momento	De corto plazo	+1
Persistencia	Temporal	+1

6.3.7. Efectos sobre la productividad sectorial.

Los efectos sobre la productividad sectorial, derivados de la fase de construcción de la plataforma no motorizada, son los siguientes:

- Incremento de la demanda de materiales de construcción, por lo que el sector secundario se verá afectado durante la ejecución de las obras.
- Incremento de la demanda de servicios de restauración debido al aumento de operarios y trabajadores en la zona de obras.

De acuerdo con estos dos efectos, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Positivo	
Magnitud	Leve	+1
Momento	De corto plazo	+1
Persistencia	Temporal	+1

6.3.8. Efectos sobre la vialidad y el tráfico.

Los efectos sobre la vialidad y el tráfico, derivados de la fase de construcción de la plataforma no motorizada, vendrán determinados por el deterioro de la calidad y confort ambiental como consecuencia de la intercepción del tráfico durante las obras. La ocupación de suelo, el movimiento de maquinaria, etc., supondrán una alteración sobre los usuarios de las vía que se traducirá en congestión del tráfico y en costos económicos inducidos por consumo de combustible e incremento de los tiempos de desplazamiento.

De acuerdo con este efecto, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Negativa	
Magnitud	Leve	-1
Momento	De corto plazo	-1
Persistencia	Temporal	-1

6.4. EFECTOS EN LA FASE DE EXPLOTACIÓN.

6.4.1. Efectos sobre la atmósfera.

Los efectos sobre la atmósfera, derivados de la fase de explotación de la plataforma no motorizada, serán principalmente determinados por las reducciones de emisiones de CO₂ al conseguir disminuir el uso de medios motorizados para realizar trayectos de corto recorrido.

De acuerdo con este efecto, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Positiva	
Magnitud	Moderado	+2
Momento	De medio plazo	+2
Persistencia	Permanente	+3

6.4.2. Efectos acústicos.

Los efectos acústicos, derivados de la fase de explotación de la plataforma no motorizada, se suponen iguales a los existentes en la actualidad debido a las especiales características de sus usuarios. Por otra parte se puede suponer una disminución del tráfico debido a la opción de utilizar la plataforma para efectuar trayectos entre los puntos que comunica del término municipal.

De acuerdo con este efecto, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Positiva	
Magnitud	Leve	+1
Momento	De medio plazo	+2
Persistencia	Permanente	+3

6.4.3. Efectos sobre el suelo.

Los efectos sobre el suelo, derivados de la fase de explotación de la plataforma no motorizada, son los siguientes:

- Modificación definitiva de la morfología superficial debido a la presencia de la infraestructura.
- Alteraciones sobre el uso del suelo que repercutirá en una pérdida de suelo de uso agrario.

De acuerdo con estos dos efectos, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Negativo	
Magnitud	Leve	-1
Momento	De corto plazo	-1
Persistencia	Permanente	-3

6.4.4. Efectos sobre la vegetación y la flora.

Los efectos sobre la vegetación y la flora, derivados de la fase de explotación de la plataforma no motorizada, tendrán que ver con la revegetación de las zonas muertas generadas por la actuación. Este hecho provocará el mantenimiento de las características edáficas de los suelos.

De acuerdo con este efecto, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Positiva	
Magnitud	Leve	+1
Momento	De corto plazo	+1
Persistencia	Permanente	+3

6.4.5. Efectos sobre el paisaje.

De la misma forma que durante la fase de ejecución, se producirá una alteración del paisaje actual. Al tratarse de un paisaje ya sometido a una antropización considerable, las alteraciones producidas por el cambio de trazado y la aparición de zonas libres requerirán medidas correctoras que minimicen este efecto.

De acuerdo con este efecto, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Negativo	
Magnitud	Leve	-1
Momento	De corto plazo	-1
Persistencia	Permanente	-3

6.4.6. Efectos sobre la población.

Los efectos sobre la población, derivados de la fase de explotación de la plataforma no motorizada, son los siguientes:

- Revalorización del entorno del término municipal de Massalfassar al incrementar su accesibilidad.
- Mejoras en la seguridad vial de los usuarios de la plataforma no motorizada.
- Mejora de la salud individual al facilitar la posibilidad de practicar el paseo peatonal y ciclista.

De acuerdo con estos tres efectos, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Positiva	
Magnitud	Fuerte	+3
Momento	De medio plazo	+2
Persistencia	Permanente	+3

6.4.7. Efectos sobre la productividad sectorial.

La mejora de la accesibilidad a los centros comercial e industrial será básicamente el efecto a esperar con la construcción de la nueva trazado.

De acuerdo con este efecto, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Positivo	
Magnitud	Leve	+1
Momento	De corto plazo	+1
Persistencia	Permanente	+3

6.4.8. Efectos sobre la vialidad y el tráfico.

Los efectos sobre la vialidad y el tráfico, derivados de la fase de explotación de la plataforma no motorizada, son los siguientes:

- Mejora de la comunicación en el término municipal de Massalfassar.
- Aumento de la seguridad en la circulación para ciclistas y peatones.
- Disminución de tráfico motorizado para realizar trayectos dentro del término.

De acuerdo con estos tres efectos, la valoración del impacto en base a las magnitudes anteriormente citadas es:

INDICADOR	VALORACIÓN	PUNTUACIÓN
Naturaleza	Positivo	
Magnitud	Moderado	+2
Momento	De medio plazo	+2
Persistencia	Permanente	+3

7. MEDIDAS CORRECTORAS.

Una vez identificadas las alteraciones, se procede a describir las medidas tendentes a reducir o eliminar aquellos impactos causados como consecuencia de la implantación de la plataforma no motorizada en el término municipal de Massalfassar.

- Para evitar excesivos levantamientos de polvo, se procederá al riego periódico de los caminos empleados habitualmente por camiones y maquinaria.
- Eliminación de la tierra vegetal que recubre las superficies de ubicación de las obras transportándola a los lugares en que se va a realizar la restauración paisajística.
- El vertido de aceites y otros contaminantes procedentes del mantenimiento de la maquinaria y vehículos se realizará en talleres autorizados.
- Elección de canteras y vertederos autorizados.
- Establecimiento de rutas prefijadas y limitación adecuada de velocidad para todas las máquinas y vehículos empleados en el desarrollo de los trabajos.
- Al efectuar labores de hormigonado, se exigirá al proveedor que la limpieza de cubos nunca se efectúe fuera de los lugares apropiados para ello.
- Se tomarán las mismas medidas para los asfaltos y cualquier otra sustancia contaminante.
- Las rampas adoptadas en el trazado no serán excesivas, a fin de que los vehículos no utilicen marchas cortas, y no se incrementen los niveles de ruido y polución atmosférica.
- Se repondrán todos los canales, acequias y caminos afectados de forma que el efecto barrera se reduzca al mínimo.
- Se realizarán labores de limpieza de materiales y residuos de obra una vez finalizada la fase de construcción.

8. RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA.

La restauración paisajística, para minimizar el impacto visual e integrar en el paisaje las zonas afectadas por la actuación, se deberá fijar teniendo en cuenta los siguientes objetivos:

- Protección del suelo y minimización de la erosión.
- Restitución de parte de la superficie donde se elimina la vegetación.
- Disminución del impacto paisajístico.

Y todo ello con los criterios básicos de coherencia ecológica y paisajística, traduciéndose esto en una distribución de ejemplares semejante a la existente en el entorno y evitando las formaciones totalmente geométricas.

De acuerdo con las características del trazado de la plataforma, se tienen un total de cinco zonas a revegetar:

- **Zona 1.** Corresponde con el actual Paseo de Massalfassar que, con objeto de conseguir un valor añadido, se integra en el trazado de la plataforma. Actualmente la zona ya cuenta con arbolado, arbolado que se ha intentado respetar para reducir el impacto paisajístico en la zona. La zona supone una superficie aproximada a los 3.200 m² repartidos en una longitud total de 315 m, que son los que se comparte con la plataforma no motorizada.
- **Zona 2.** Esta zona comprende las superficies de la primera glorieta, y los correspondientes ramales de la misma, que regula los accesos al paso inferior bajo la línea de ferrocarril Valencia-Barcelona. Además se incluye el tramo de plataforma que une el tramo anterior del Paseo de Massalfassar con el del paso bajo

la línea de ferrocarril. La zona supone una superficie total de unos aproximadamente 4500 m² repartidos entre las zonas anteriormente citadas.

- **Zona 3.** Esta zona comprende las superficies de la segunda glorieta, y los correspondientes ramales de la misma, que regula los accesos al paso inferior bajo la línea de ferrocarril Valencia-Barcelona. Además, en esta zona se incluye un tramo de la plataforma de una longitud aproximada a los 215 m. La zona supone una superficie total de unos aproximadamente 11.000 m² repartidos entre las zonas anteriormente citadas.
- **Zona 4.** Corresponde a la rehabilitación, adecuación e inclusión al estudio de las zonas verdes del Polígono Industrial de Massalfassar por las que discurre la plataforma no motorizada. Comprende todos los terrenos de la zona norte del polígono que se ubican muy próximos al trazado de la carretera CV-32. La zona supone una superficie total de unos aproximadamente 14.400 m² repartidos entre las diversas zonas anteriormente citadas.
- **Zona 5.** Corresponde a una franja de terreno de superficie aproximada a los 3.800 m² ubicada en los terrenos del polígono comercial "El Manar" clasificados como zonas verdes. Su restauración vendrá determinada por la implantación del paso superior sobre la carretera CV-32.

9. PROGRAMA DE VIGILANCIA Y CONTROL AMBIENTAL.

El objetivo del Plan de Vigilancia y Control Ambiental es establecer un programa que garantice que la ejecución de la plataforma no motorizada objeto del presente estudio sea compatible con el necesario respeto al medio ambiente, y el correcto cumplimiento tanto de las indicaciones como de las medidas protectoras y correctoras propuestas.

En este sentido, el Plan tratará de cumplir los siguientes objetivos:

- Comprobar y evaluar el carácter y magnitud de los impactos cuya predicción no ha sido posible, así como la posibilidad de aplicar medidas correctoras.
- Realizar un seguimiento de las alteraciones que se producen en fase de construcción y explotación, para compararlo con las previsiones realizadas en el estudio.
- Comprobar la realización y buen funcionamiento de las medidas preventivas y correctoras.

9.1. FASE DE CONSTRUCCIÓN.

Los puntos a comprobar en el Plan de Vigilancia y Control Ambiental en la fase de construcción son los siguientes:

- Asegurar que al inicio de los movimientos de tierra se separa y traslada a lugares adecuados la tierra vegetal que cubre todas las superficies que van a ser ocupadas por las labores de construcción.
- Vigilar que las tierras destinadas a vertedero se ubican donde no produzcan daños al ecosistema.
- Comprobar que se toman precauciones para evitar alteraciones en la calidad del agua en aquellos puntos en que la plataforma atraviese o discurra cercana a acequias.

- Vigilar que en todo momento, y durante toda la construcción de la plataforma, se mantienen limpios los alrededores de la pista, manteniendo ésta en las condiciones idóneas para que no se produzca levantamiento de polvo por el paso de maquinaria.
- Comprobar que el mantenimiento de la maquinaria de obra no se realiza en la zona de obra, sino en talleres, con el fin de evitar la contaminación hídrica por derramamiento de aceites o combustibles.
- Comprobar que se realiza la restauración ambiental de todas las zonas afectadas por las obras de construcción.

9.2. FASE DE EXPLOTACIÓN.

Los puntos a comprobar en el Plan de Vigilancia y Control Ambiental en la fase de explotación son los siguientes:

- Comprobar durante al menos un año las plantaciones efectuadas, reponiendo los ejemplares muertos.
- Vigilar el estado de los desmontes y terraplenes para comprobar su estabilidad, proponiendo nuevas medidas correctoras en caso necesario.
- En relación a todas aquellas alteraciones que son difíciles de medir y, sobre todo, plantear medidas compensatorias, se recomienda efectuar un seguimiento de las modificaciones que se han producido en la accesibilidad y sus efectos tanto sobre la población como en la actividad económica.

10. CONCLUSIONES.

Una vez analizados todos los elementos ambientales afectados por la construcción de la plataforma, se procede a la extracción de las conclusiones. Para ello se incorpora la siguiente tabla que recoge los resultados del análisis:

EFFECTOS	FASE CONSTRUCCIÓN	FASE DE EXPLOTACIÓN
Sobre la atmósfera	-4	+7
Acústicos	-3	+6
Sobre el suelo	-5	-5
Sobre la vegetación y la flora	-5	+5
Sobre el paisaje	-5	-5
Sobre la población	+3	+8
Sobre la productividad sectorial	+3	+5
Sobre la vialidad y el tráfico	-3	+7
TOTAL	-19	28



A la vista de la tabla, se deduce un grado de impacto adverso para el conjunto de los componentes del entorno físico durante la fase de construcción de la plataforma, y que se contrapone con los buenos resultados obtenidos para la fase de explotación. Ahora bien, si a ese buen resultado aún se le incorporan las medidas correctoras que se realicen, el impacto residual resultante será prácticamente nulo.

Asimismo, se observa que el grado de impacto es apreciablemente beneficioso sobre el conjunto de los componentes del entorno socioeconómico tanto para la fase de construcción como para la de explotación de la infraestructura.

El impacto residual producido por la ejecución de las obras tras las consideraciones realizadas en el presente Estudio, resulta nulo de hecho. La ejecución de las obras del presente proyecto no compromete el funcionamiento ecológico, ni hipoteca los usos y aprovechamientos existentes.

En consecuencia, la actuación proyectada es perfectamente compatible con los condicionantes ambientales del entorno.