

**DOCUMENTO DE SÍNTESIS DEL
ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL
PROYECTO RAMAL DE TRANSPORTE
SECUNDARIO DE GAS NATURAL EN LOS
TÉRMINOS MUNICIPALES DE GANDIA,
XERESA, XERACO, TAVERNES DE LA
VALLDIGNA Y CULLERA (VALENCIA)**

DOCUMENTO COMPUESTO POR:

- DOCUMENTO DE SÍNTESIS

EQUIPO REDACTOR:

- Enrique Solaz Ródenas, Ingeniero Agrónomo
- Nicolau Vives Riera, Geógrafo – Master en Gestión Ambiental y Desarrollo Sostenible

PROMOTOR:	GAS NATURAL CEGAS
EMPLAZAMIENTO:	Términos Municipales de Gandia, Xeresa, Xeraco, Tavernes de la Valldigna y Cullera
PROVINCIA:	Valencia





Documento de Síntesis del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Ramal de Transporte Secundario de Gas Natural en los Términos Municipales de Gandia, Xeresa, Xeraco, Tavernes de la Valldigna y Cullera (Valencia)





ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN	3
1.1.- ANTECEDENTES	3
1.2.- OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO	3
2.- ACCIONES CON POSIBLE INCIDENCIA AMBIENTAL	4
3.- ESTUDIO DE LAS ALTERNATIVAS	5
3.1.- CONSULTAS PREVIAS REALIZADAS	5
3.2.- DESCRIPCIÓN DEL TRAZADO DEFINITIVO	6
4.- VIABILIDAD AMBIENTAL DEL GASODUCTO	8
5.- MEDIDAS CORRECTORAS	10
5.1.- MEDIDAS PREVENTIVAS PREVIAS	10
5.2.- MEDIDAS MINIMIZADORAS	10
5.2.1.- Sobre el medio físico	10
5.2.2.- Sobre el medio socioeconómico	15
5.3.- MEDIDAS CORRECTORAS	18
5.3.1.- Medidas correctoras de restauración de suelos	18
5.3.2.- Medidas de cruces con cursos de agua	19
5.3.3.- Medidas correctoras de revegetación	20
5.3.4.- Otras medidas	21
6.- PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	21
6.1.- INTRODUCCIÓN	21
6.2.- ACCIONES DE CONTROL AMBIENTAL	22
6.3.- SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA	23





1.- INTRODUCCIÓN

1.1.- ANTECEDENTES

En base a los compromisos contraídos y en función de un desarrollo ordenado de sus instalaciones de transporte y distribución, **GAS NATURAL CEGAS** ha ido construyendo a lo largo de los últimos años, una infraestructura que garantizara en cada momento el suministro de gas natural para uso industrial, doméstico y comercial en la Provincia de Valencia.

A este fin **GAS NATURAL CEGAS** ampliará su infraestructura de las Redes de Distribución de gas natural mediante la construcción de este ramal de transporte secundario en la provincia de Valencia.

Con tal motivo, **GAS NATURAL CEGAS** adjudicó a **INGELEC** la realización del proyecto correspondiente del *Ramal de Transporte Secundario de Gas Natural en los Términos Municipales de Gandia, Xeresa, Xeraco, Tavernes de Valldigna y Cullera (Valencia)*, en la provincia de Valencia. A su vez, **INGELEC** encarga a **EDIGMA INGENIERÍA, SL** el proceso de redacción del presente Estudio de Impacto Ambiental.

El ramal de suministro discurre entre las comarcas valencianas de la Safor y la Ribera Baixa, con una longitud global de 28.324 metros.

1.2.- OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El presente documento tiene como principales objetivos:

- Evaluar la incidencia ambiental del proyecto de construcción de un gasoducto de 28.324 metros de longitud en la provincia de Valencia.
- Definir las medidas de prevención y control que permitan la atenuación de los impactos ambientales previsibles, hasta hacerlos compatibles con la preservación de los recursos naturales y socioculturales del entorno.

La realización del presente estudio se justifica atendiendo a lo dispuesto en el Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la ley 2/1989, donde en el anexo nº 1, epígrafe 6 indica que estarán sujetos al procedimiento de Evaluación de Impacto:

“Transportes por tubería (acueductos, oleoductos y gasoductos) de nueva construcción, cuyo itinerario transcurra por territorio de la Comunidad Valenciana, cuando discurren por terrenos seminaturales, naturales o incultos clasificados como suelo no urbanizable, salvo en los casos que estén regulados en instrumentos de ordenación del territorio con Declaración de Impacto Ambiental positiva”





2.- ACCIONES CON POSIBLE INCIDENCIA AMBIENTAL

En relación la posible incidencia ambiental, cabe destacar los siguientes aspectos sobre el gasoducto proyectado:

- Se trata de una instalación enterrada en toda su longitud, salvo determinados elementos de las posiciones. Por tanto, las afecciones se restringen a la fase de obras, que comienza con la apertura de pista y terminan al finalizar la restitución del terreno a su estado original.
- Al término de la restitución los terrenos recuperan los usos previos a las obras, manteniéndose dichos usos durante toda la fase de explotación de la infraestructura.
- Las operaciones de vigilancia y mantenimiento a realizar durante la fase de explotación, no requieren la existencia de caminos de servicio para acceder al trazado.

Las actuaciones del proyecto potencialmente impactantes en el medio atravesado son las siguientes:

Fase de construcción

- Expropiaciones y replanteo. El trazado afectará principalmente a los propietarios de los terrenos y cultivos a través de los que discurre, los cuales serán compensados económicamente conforme la legislación vigente.
- Instalaciones provisionales. Se trata de parcelas de reducidas dimensiones que perderán su uso, repercutiendo además en el suelo y el paisaje.
- Trasiego de maquinaria y personal. El trasiego de maquinaria y personal va a provocar una compactación del suelo y un aumento de las partículas en suspensión en el medio. Además, afectará al paisaje y a la población, aunque como en la mayoría de los impactos de esta obra desaparecerán al finalizar las obras.
- Apertura de la pista de trabajo, especialmente por la tala y desbroce de la vegetación. Los elementos del medio que se verán afectados en mayor medida será la vegetación, la fauna, los suelos, el paisaje, el sector primario y la arqueología.
- Excavación y movimiento de tierras. Se consideran los vertidos de material sobrante o la remoción de material procedente de préstamos como material seleccionado para el relleno de la zanja. Esto último es poco frecuente ya que normalmente el terreno excavado es válido para el relleno de la zanja. El elemento más afectado del medio es el suelo ya que supone una mezcla de sus perfiles. También se considera el almacenamiento de materiales, en puntos intermedios entre los puntos de origen de la pista de trabajo (zonas de acopio). El almacenamiento de estos materiales va a suponer un impacto al suelo (por su compactación) y al paisaje.





- Alineación, curvado, soldadura de tubos y puesta en zanja. El elemento del medio que se verá afectado será la calidad del aire, debido al ruido que generan estas acciones y a la emisión de gases contaminantes durante la soldadura de tubos.
- Tapado de zanja. Restitución. Implica una actuación muy positiva en la mayoría de los elementos del medio de ahí la gran importancia de que se ejecute correctamente y que esté presente el Asistente Técnico Ambiental.
- Paso de cruces. Cruces con acequias de riego: Las actuaciones en las tres acequias afectadas no afectarán significativamente a dichas canalizaciones de riego; Cruces con vías de comunicación o servicios: Las molestias a la población y al sector primario serán mínimas.
- Limpieza de la tubería (prueba hidráulica). El elemento en el que más va a repercutir es a los recursos hídricos afectados.

En esta fase de construcción se generan los siguientes residuos que tienen que ser gestionados correctamente: residuos urbanos, inertes, vegetales, piedras y residuos peligrosos.

Fase de explotación

- Señalización e instalaciones complementarias. Los postes colocados a lo largo de la tubería y las posiciones van a ser las señales que quedarán después de las obras y afectará especialmente al paisaje y al sector primario.
- Servidumbres. El impedimento de plantar especies de raíces pivotantes y de arar a más de 50 cm de profundidad, en 1,5 m a ambos lados de la tubería, va a afectar a la cubierta vegetal, al paisaje y a la agricultura.

3.- ESTUDIO DE LAS ALTERNATIVAS

La alternativa de no realización del proyecto queda descartada, ya que su ejecución supone una herramienta para el desarrollo más limpio ecológicamente de la actividad económica, que hará más eficaces, desde el punto de vista energético, a los agentes productivos y promoverá una nueva dinámica industrial en la zona.

3.1.- CONSULTAS PREVIAS REALIZADAS

A la vista de los condicionantes existentes en el área de estudio se han estudiado dos trazados alternativos.

A tal efecto, se realizó con fecha de entrada 12/03/2008 una consulta a la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, en su Direcció General de Gestió del Medi Natural (ANEXO del Estudio de Impacto Ambiental). Se requería la valoración de trazados alternativos para la construcción de





gasoducto entre Gandia, Xeresa, Xeraco, Tavernes de la Valldigna y Cullera, atendiendo a sus características ambientales. Para ello, se adjuntaba una breve memoria descriptiva y un plano de los trazados.

La Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge, a través del informe emitido por el Servei d'Ordenació Sostenible del Medi con fecha de salida 16/04/2008 con el número de expediente Ref: **CO/sa Exp. 151/2008**, recomendaba el trazado número 2, debido a que se encuentra más alejado de las Zonas Húmedas catalogadas y del Lugar de Interés Comunitario, siendo su afección a dichos espacios naturales protegidos menor que el trazado número 1. Se apunta, además, que la actuación deberá discurrir siempre por los caminos o carreteras existentes.

Para una mejor comprensión del análisis de las alternativas al trazado, se adjunta en el ANEXO 1 del Estudio de Impacto Ambiental la documentación de la consulta realizada.

3.2.- DESCRIPCIÓN DEL TRAZADO DEFINITIVO

La conducción en proyecto discurre en todo su recorrido por la Provincia de Valencia, con la siguiente descripción del trazado por Términos Municipales:

Término Municipal de Gandia

La conducción en el Término Municipal de Gandia, tiene su inicio en la Avda. del Grau. Desde este punto, el trazado discurre por la Avenida del Grau hasta la intersección con el Carrer de la Goleta, girando en este punto a la izquierda, según sentido de avance, para cruzar soportada en el puente el barranc de Sant Nicolau. Una vez superado el barranco la canalización continúa por el Carrer de la Goleta, el Camí Vell del Grau, la Plaza Rei Sant Nicolau y posteriormente dirigirse por el Carrer de Cullera hasta alcanzar la confluencia de este con el Camí Vell de Valencia, en el que la canalización esta previsto que se instale por el vial paralelo a la Carretera CV-605 hasta llegar a la rotonda entre esta Avenida y el Carrer Ribera Baixa, discuriendo desde este punto a 8 metros de la arista exterior de explanación de la carretera perteneciente a la Diputación Provincial de Valencia, abandonando el término municipal para introducirse en el de Xeraco.

De esta conducción principal partirá, en el vértice V-114, un ramal que se dirigirá hacia el Término Municipal de Xeresa. La longitud de afección de las canalizaciones diseñadas en este Municipio es de 8.879 m de los que 8.835 m corresponden a la conducción principal y 44 m al ramal a Xeresa.

Término Municipal de Xeresa

La conducción en este Término Municipal, denominada Ramal 1, tiene su inicio en el vértice V-114 de la canalización principal y discurre por el Camino de Mareny cruzando a su paso la Acequia del Mir a Acequia de la Travesera y algunos Canales más. La tubería discurrirá por la zona asfaltada ya que los campos que colindan con esta vía al ser marjales están protegidos.





Este ramal finaliza en la confluencia del Camino de Mareny con el camino que une Xeresa con el Polígono Industrial de Xeraco instalando en una parcela adyacente una E.R.M. 49'5/5 que será el inicio de las futuras redes de distribución a estos municipios. La longitud de afección de este ramal en el Término Municipal de Xeresa es de 1.992 m.

Término Municipal de Xeraco

El ramal principal diseñado en este proyecto continúa paralelo a la Carretera CV-605 por su margen derecho según sentido de avance a una distancia nunca inferior a 8 metros de la arista exterior de explanación. En este tramo se ha previsto cruzar a cielo abierto el cauce del riu de Xeraco y la vía asfaltada que une la Carretera CV-605 con la playa del municipio.

Alcanzado el vértice V-173, la conducción gira a la izquierda para cruzar mediante perforación horizontal la Ctra. CV-605 en su P.K. 13,300 y posteriormente la Acequia de les Marjaletes, abandonando en este punto el Término Municipal de Xeraco e introduciéndose en el de Tavernes de la Valldigna. La longitud total del trazado que afecta a este Término Municipal es de 2.156 m.

Término Municipal de Tavernes de la Valldigna

El inicio del trazado del Gasoducto en este Término Municipal, está situado en el límite de la Acequia Marjaletes. Desde este punto la conducción seguirá hacia el Norte, situada en el margen izquierdo de la carretera CV-605, según sentido de avance. La tubería continuara paralela a la carretera a una distancia mínima de 8 metros, estando previsto instalar una válvula de seccionamiento en el vértice V-190 y una válvula de derivación en el vértice V-224, siendo este el inicio del Ramal a Tavernes de Valldigna. Seguidamente la canalización cruzará la Ctra. CV-605 para bordear por el Este la rotonda entre ésta y el Carrer Camí del Mar.

Una vez superado este punto la conducción volverá a situarse en el margen izquierdo de la carretera para discurrir por campos de frutales hasta abandonar el municipio.

La longitud de afección de la conducción principal es de 6.044 m., siendo la longitud del ramal para suministro doméstico y comercial de Tavernes de 245 m. Este ramal secundario finalizará en el Polígono Industrial de Tavernes con la instalación de una E.R.M. 49'5/16 que será el inicio del Ramal a Tavernes de la Valldigna (no siendo objeto de este proyecto) y un Armario de Regulación 16/5 de donde partirá la red para suministrar a la Platja de Tavernes (tampoco forma parte del presente proyecto). Por lo tanto la longitud total de afección al Término Municipal de Tavernes de la Valldigna es de 6.289 metros.

Término Municipal de Cullera

El comienzo del trazado del Gasoducto en este Término Municipal se encuentra en la Acequia de la Ratlla continuando paralela a la carretera CV-605 hasta llegar a su P.K. 5,070, cruce que se realiza para





poder acometer el cruce mediante perforación dirigida de l'Estany Gran.

Realizados ambos cruces la canalización se sitúa paralela a la carretera CV-605 hasta llegar al vértice V-327, punto en el que gira a la izquierda para discurrir paralela al Camí de la Muleta llegando mas adelante a la zona urbanizada de Cullera.

A partir de este punto la conducción discurre por el carrer Corbera, avanzando hasta la confluencia con la Carretera Local CV-5040. Posteriormente discurrirá por el camino paralelo a la Acequia dels Xops. Alcanzado el vértice V-444 la tubería gira hacia la derecha para afrontar el cruce del riu Xúquer que se ha previsto realizar mediante perforación dirigida.

Ya en el polígono industrial de Cullera la conducción conectará mediante toma en carga con la Red APB-45 15.17 CARLET en la confluencia del Carrer de Sueca y el Carrer Rei don Martin, siendo este el final de este gasoducto. La longitud del trazado en este Término Municipal es de 9.008 metros.

4.- VIABILIDAD AMBIENTAL DEL GASODUCTO

Una vez analizadas todas las posibles consecuencias que sobre los distintos factores ambientales pudieran generar las acciones de este "Proyecto Ramal de Transporte Secundario de Gas Natural en los términos municipales de Gandia, Xeresa, Xeraco, Tavernes de la Valldigna y Cullera (Valencia)", de 28.324 m de longitud, EDIGMA INGENIERÍA, S.L., ha llegado a las siguientes conclusiones:

1) Dadas las características del proyecto, las alteraciones se generan de forma lineal a lo largo de todo el trazado en una estrecha banda a los laterales de las carreteras y caminos por los que discurre, o próximos a los que le sirven de apoyo. Estas alteraciones se producen durante la fase de construcción y la de explotación; estas últimas, una vez funcionando el gasoducto, desaparecen prácticamente en su totalidad.

2) Los factores del entorno que sufrirán alteraciones temporales de alguna importancia son: geomorfología, suelos, vegetación, hidrología, fauna, paisaje y medio socioeconómico.

3) Los cursos hídricos existentes en el ámbito del proyecto, así como las canalizaciones artificiales, serán cruzados mediante diferentes técnicas, procurando en todos los casos, la mínima afección sobre los cursos hídricos, la vegetación y la fauna asociada, mediante la aplicación de las oportunas medidas preventivas, minimizadoras y correctoras.

4) La alteración de la calidad del aire, en especial por aumento de partículas sólidas en suspensión se considera como un impacto compatible debido a que se trata de un impacto muy localizado que deja de presentarse al finalizar las obras. Por su parte, el aumento del ruido tiene una intensidad escasa ya que se trata de una actividad puntual, temporal y discontinua a lo largo del trazado, con lo que el impacto se estima compatible.





5) La alteración del relieve será mínima, estando afectado principalmente por la apertura de pista y los movimientos de tierra, debido a lo llano del trazado y a las medidas correctoras aplicables tras la ejecución de las obras se considera como un impacto moderado.

6) Los suelos son susceptibles de compactación en toda la conducción, debido a la compactación por el paso continuado de vehículos durante la fase de ejecución de las obras. Esto es fácilmente corregible, por lo que el impacto sobre el suelo se considera como moderado. Además la erosión actual es muy baja por lo que no es de prever que se produzcan pérdidas importantes de suelo por la ejecución de las obras.

7) El trazado discurre prácticamente en toda su extensión siguiendo las vías de comunicación existentes en la zona, en especial la carretera CV-605. Este hecho minimiza de manera importante los posibles impactos ambientales que se puedan producir.

8) La afección por alteraciones a la fauna, tiene un carácter potencial y temporal, siendo necesaria la adopción de medidas preventivas, minimizadoras y/o correctoras en aquellas zonas susceptibles de nidificación de aves o de presentar hábitats de especies catalogadas. Se considera por tanto moderado.

9) El paisaje se verá modificado de forma temporal durante el período que duren las obras y la correspondiente afección, se ha considerado como moderada en la totalidad del trazado del gasoducto, debido a su elevado nivel de antropización, y a que gran parte de la afección desaparecerá cuando terminen las obras.

10) El trazado, de acuerdo con la Cartografía Temática de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, cruza diversas vías pecuarias. Se deberán tomar las medidas preventivas y correctoras adecuadas para minimizar la afección a dichas vías.

11) Debido a los movimientos de tierras (apertura de zanja, rotura de pavimentos, etc.), aunque parte de las tierras serán reutilizadas para el tapado de la zanja, se generaran una serie de escombros (hormigón, tierra, arena, etc.), estos deberán ser llevadas a un vertedero de residuos no peligrosos, en particular será válido un vertedero de residuos inertes Clase A que sea próximo a la zona del proyecto.

12) Por último, el signo de la afección sobre los factores del medio socioeconómico es, en general, positivo, debido a las ventajas desde el punto de vista ambiental de la utilización del gas natural frente a los actuales combustibles (mayoritariamente, fuel). Sólo el impacto puede ser negativo en el sector agrícola, por la afección a los cultivos arbóreos, regadíos o el cruce de caminos. Además de la disminución de la actividad cinegética, pero siempre con un carácter temporal; en estos casos se han dictado medidas para minimizar e incluso eliminar por completo los posibles efectos.





Como consecuencia, EDIGMA INGENIERÍA, S.L., a la vista de lo anteriormente expuesto propone, que, de garantizarse las medidas correctoras que se expresan en el siguiente capítulo, se autorice la ejecución del mencionado proyecto.

5.- MEDIDAS CORRECTORAS

5.1.- MEDIDAS PREVENTIVAS PREVIAS

Como ya se ha comentado anteriormente, la empresa promotora del proyecto, realiza un notable esfuerzo a la hora de considerar los criterios medioambientales dentro de la fase de diseño del proyecto, especialmente en lo que se refiere a la elección del trazado.

Por ello, la primera medida preventiva que se tiene en cuenta en la elaboración del proyecto es el estudio de alternativas cuyo objeto es reducir las afecciones de las obras que se llevarán a cabo con la ejecución del proyecto, en una fase previa de diseño.

Otras medidas consideradas en esta fase de diseño son las siguientes:

- o Seguir, siempre que sea posible, los corredores de otras infraestructuras ya existentes.
- o Seguir, siempre que sea técnicamente posible, todos los accesos ya existentes (caminos rurales, calles y carreteras) con el objeto de evitar desbroces y talas innecesarias y minimizar costes de apertura de pista.
- o Evitar las posibles zonas de interés arqueológico y paleontológico.
- o Evitar las zonas de vegetación natural, desviando el trazado por caminos o terrenos cultivados siempre que sea técnicamente viable. En este caso las zonas de vegetación natural, como se ha comentado, son escasas, siendo las tierras de cultivo las de mayor presencia a lo largo de la banda afectada por la traza.

5.2.- MEDIDAS MINIMIZADORAS

El proyecto cuenta con una serie de prescripciones cuyo objeto es minimizar determinados impactos y cuya observancia garantiza la calidad medioambiental de la obra. Estas medidas minimizadoras son las que se detallan a continuación.

5.2.1.- Sobre el medio físico

Atmósfera

Como ya se ha descrito en el anterior apartado, los impactos sobre la atmósfera resultan poco relevantes, si bien resultaría adecuado establecer medidas minimizadoras para:





Minimizar la emisión de partículas sólidas sedimentables:

- En las zonas más expuestas al viento, en las áreas de acopio y en todas las zonas donde se esté efectuando movimiento de tierras se aplicarán riegos sistemáticos en especial en época de estío.

Minimizar la emisión de contaminantes:

- Un mantenimiento adecuado de la maquinaria de la obra es la mejor medida para evitar que la emisión de gases contaminantes sobrepase los límites legales.

Reducir los niveles de ruido:

- La maquinaria necesaria para las obras, así como los vehículos presentarán una puesta a punto de tal manera que cumpla la legislación relativa a la emisión sonora.

Suelos

Sobre la capa de tierra vegetal:

La tierra vegetal, aparte de ser suelo fértil originado in situ y por consiguiente similar al existente en los alrededores y colonizable por la vegetación autóctona, posee una gran cantidad de semillas y microfauna con un elevado poder de autocolonización. El manejo de los suelos vegetales requiere un gran cuidado para que no se pierdan sus características. Las normas más elementales son las siguientes:

- Evitar el paso de maquinaria pesada, e incluso el pisoteo, para evitar que se compacte.
- Procurar manejar el suelo con condiciones de humedad (tempero) apropiada, evitando hacerlo cuando esté muy seco o muy húmedo.
- Mantenerlo en acopios, realizando riegos de mantenimiento, hasta finalizadas las obras para su posterior extensión sobre la pista de trabajo. Estos acopios o caballones no deberán superar 1,5 m de altura, ya que por encima de este tamaño, las capas inferiores se compactan y se impide la difusión del oxígeno.

La correcta gestión de la tierra vegetal será imprescindible para la pronta recuperación de las zonas con vegetación natural, ya que gran parte de las semillas de las especies desbrozadas permanecen en esta tierra vegetal.

Para minimizar el riesgo de erosión sobre los suelos:

Una vez abierta la pista, si las condiciones climatológicas no fueran las adecuadas y siguiendo el criterio del supervisor, se darán riegos con camión cisterna durante el periodo de circulación de los autos y especialmente, antes del primer recorrido de la mañana y después del último. El objeto de esta medida es prevenir la erosión del horizonte superficial del suelo y la suspensión de materiales finos en la atmósfera.





Además de ello se limitará a 20 km/h la velocidad de tránsito de vehículos por la pista y se cubrirán con lonas los camiones cargados de tierra.

Reducir la compactación debida al paso de maquinaria pesada:

Se señalará con medios adecuados la zona de ocupación temporal, limitando el tránsito de vehículos a los estrictamente necesarios para el desarrollo de las obras y accesos a propiedades colindantes.

Se utilizará, siempre que sea posible, maquinaria con cadenas en lugar de neumáticos, observando las normas que se proponen para la circulación de vehículos sobre la pista:

1. Siempre que las condiciones del terreno lo permitan, los conductores procurarán seguir las mismas rodadas durante todo el recorrido. Es preferible dejar el terreno con una banda estrecha muy compactada que la totalidad de pista menos compactada.

2. La pista de trabajo estará en todo momento señalizada, especialmente en los bordes, de modo que no pueda haber confusión respecto a los mismos. Los conductores, especialmente en las maniobras de cambio de sentido, evitarán en todo momento sacar el vehículo fuera de la pista o causar destrozos innecesarios en la vegetación circundante. Asimismo, se dispondrá la señalización necesaria para recordar en todo momento a los conductores las normas de circulación establecidas.

Para evitar la contaminación del suelo:

Las labores de mantenimiento de la maquinaria se realizará en las zonas previstas para ello y los residuos generados se gestionará según se indica en la legislación de aplicación. En caso de que por avería de la maquinaria se produzca un derrame accidental de sustancias peligrosas se procederá rápidamente a la retirada del suelo contaminado siendo gestionado como un residuo tóxico y peligroso.

Hidrología

Sólo dos de los cruces con cursos hídricos son cruzados a cielo abierto, el riu de Xeraco y el riu de Sant Nicolau. Los canales y acequias se salvan mediante perforación horizontal. Los dos cruces más importantes, por tamaño y valor ambiental, son el riu Xúquer y l'Estany Gran, salvados mediante la técnica de perforación dirigida, con la cual se minimizan los impactos ambientales.

En general, con estas técnicas no se producirá alteración alguna de la red de drenaje una vez concluidas las medidas correctoras. Para no alterar la red de drenaje las orillas de los barrancos y corrientes de agua serán restauradas y protegidas para prevenir erosiones, asegurando que queden debidamente consolidadas.





Vegetación

Para limitar el desbroce de la cubierta vegetal:

Previo a la entrada de maquinaria de desbroce, se realizará una comprobación del inventario de flora realizado en este estudio. En caso de hallarse presente en el terreno afectado alguna especie presente en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, o de la Directiva Hábitats, se evitará de manera prioritaria su eliminación.

Para evitar la tala indiscriminada de individuos y los posibles daños a la vegetación adyacente se jalonarán, durante el replanteo, las masas de vegetación natural y en función de las especies, se estimará un perímetro de protección, desviando la pista o la zanja en un ancho suficiente. También se aplicarán podas en lugar de apeos cuando esto sea posible en los pies situados en la periferia de la pista. Dicha poda se realizará de forma que el corte sea redondeado, convexo y ligeramente inclinado para que escurra el agua y evitar así su pudrición y el ataque de parásitos. Es preferible la tala al principio de primavera, cuando la planta entra en un periodo de máxima actividad, para facilitar el cicatrizado.

Asimismo, en caso de apeos es preferible practicar cortas a nivel del cuello del individuo frente a descalces con extracción del sistema radical, por la labor de sujeción del suelo que supone, así como por la posibilidad de rebrote en aquellas especies que presentan dicha habilidad, esto es especialmente recomendable en zonas con fuertes pendientes. La planta rebrota con vigor y el crecimiento de sus renuevos es rápido durante los primeros años, volviéndose más lento con el tiempo. Los rebrotes presentan un comportamiento más vigoroso que la planta joven y, de este modo, pueden soportar condiciones ambientales más extremas, gracias al sistema radicular. El rebrote de dichas especies se deberá complementar con una revegetación.

Los restos vegetales resultantes de la fase de apertura de la pista de trabajo serán triturados, almacenados y debidamente tratados para su posterior uso en la fase de restauración. Los restos vegetales no triturados deben ser retirados en épocas de mayor riesgo de incendios de forma inmediata a la apertura de pista, no debiéndose dejar nunca abandonados en los bordes de la misma de forma que con su pérdida de humedad relativa se hagan demasiado inflamables y el riesgo de incendios se vea peligrosamente incrementado.

Se respetarán, en la medida de lo posible, los ejemplares arbóreos de gran porte tanto de especies cultivables como naturales.

Por otro lado, el personal de la obra debe de tener especial cuidado en circular únicamente exclusivamente por la pista abierta para tal fin. Será especialmente importante el control de un adecuado comportamiento del personal de obra (abandono de residuos, prohibición del uso de fuego, incluido fumar fuera de la pista de trabajo, etc.), transporte a vertedero del material sobrante, acopios en playas designadas





a tal fin, observación exhaustiva de las dimensiones y trazado de la pista de trabajo, etc.

Para evitar la posible destrucción de las manchas de vegetación que sean hábitats potenciales de especies de fauna protegida, deberá verificarse la inexistencia de los mismos en las zonas de la pista de trabajo.

En el caso de las playas de acopio, parques de maquinaria, vertederos, etc., se obligará al Contratista a ubicarlos en terrenos cultivados y fuera de las zonas de vegetación natural. La elección de las citadas playas de acopio deberá estar supervisada, en su caso, por el Asistente Técnico Ambiental de obra y consensuada con el Organismo Ambiental Competente.

Para evitar alteraciones en la actividad fisiológica vegetal:

Para evitar la deposición de polvo sobre la vegetación cercana a la pista de trabajo se reducirá al mínimo indispensable la circulación de vehículos por la pista de trabajo, además de limitar a 20 km/h la velocidad de tránsito por la pista de trabajo y en aquellas zonas en donde se pueda generar más cantidad de polvo, y cuando lo considere oportuno la Dirección de Obra, se regará la pista con vehículos cisterna.

Fauna

Para evitar la pérdida de diversidad y hábitat:

Por la posible presencia de fauna amenazada (ver el apartado referente a la fauna), es necesaria previa a la entrada de maquinaria, una prospección en campo en la que se compruebe el inventario realizado en este estudio, prestando especial interés en los tramos del trazado susceptibles de albergarla. Se deberá verificar, por tanto, la no existencia de ningún individuo incluido en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas o en el Catálogo Valenciano de especies amenazadas (Decreto 32/2004).

La maquinaria empleada en las obras deberá estar en perfecto estado de mantenimiento para evitar un ruido por encima de lo aconsejable.

Para minimizar el efecto barrera:

Para disminuir la duración del efecto barrera se mantendrá el mínimo tiempo la zanja abierta, y se realizarán rampas para que las especies puedan subir por ellas, en caso de caídas accidentales.

Se realizará revisión periódica de la zona de obras, especialmente de la zanja, para el rescate de individuos atrapados; en especial anfibios y reptiles pueden encontrar en las obras obstáculos a su natural desenvolvimiento. Es aconsejable realizar la inspección a primera hora de la mañana, pues algunos de ellos son de hábitos nocturnos. Al final de cada jornada, los extremos libres de las tuberías serán cerrados herméticamente con tapones, para evitar la entrada de estos animales, sin llegar a ir soldados a la tubería.





Paisaje

Se limpiará toda la zona de ocupación temporal y aquellas áreas afectadas por los trabajos, dejándola libre de materiales, herramientas, casetas, etc. y en general, todo aquello que provenga de trabajos que se han realizado, retirando todo el material extraño de desecho o rocas sueltas a vertedero y removiendo la tierra necesaria para que el conjunto quede con el perfil y en las condiciones que tenía originalmente. Esta retirada deberá realizarse de forma previa al comienzo de la restitución del terreno.

En el caso de los restos de los electrodos procedentes de la soldadura del tubo, por su peligrosidad, deberán retirarse de forma inmediata a la realización de la soldadura. Aquellos residuos catalogados como peligrosos, como son los envases que han contenido aceite pesado de maquinaria o filtros de aceite y combustible no se deberán en ningún momento dejar abandonados en la pista de trabajo, debiendo ser su recogida inmediata a su uso y gestionados mediante gestor autorizado.

5.2.2.- Sobre el medio socioeconómico

Sobre el patrimonio cultural

En el caso de que, durante la fase de construcción del proyecto, se hallasen restos de significado arqueológico, se detendrían automáticamente las obras para posteriormente comunicar el hallazgo a la Conselleria de Cultura, con el fin de que los servicios encargados de la protección del patrimonio cultural obrasen conforme a la legislación vigente, tomando las medidas oportunas para evitar la afección arqueológica.

Sobre cambio de los usos del suelo

En fase de replanteo los límites de la pista deberán quedar perfectamente señalizados para que las obras se restrinjan a lo indicado en el proyecto.

En el diseño del proyecto se evitará el cruce por el centro de las fincas siempre que sea posible.

Sobre la seguridad de la instalación

En los tramos del trazado en que la capacidad de carga del terreno es insuficiente al paso de los medios de trabajo, se procederá a la ejecución de una franja estable que permita el tránsito, manteniéndola durante la ejecución total de los trabajos y procediendo a su recuperación si fuese necesario durante la restitución de los terrenos.

Sobre las vías de comunicación afectadas

En el trazado en caminos, el Contratista deberá colocar, mantener, reponer y trasladar toda la señalización, pasos provisionales y elementos de seguridad que dicta la legislación vigente y las Ordenanzas Municipales en el momento de la ejecución de las obras, tanto para la señalización de las obras como





desvíos del tráfico y protección y las que eventualmente pudieran solicitar los Organismos interesados.

Cuando se esté trabajando en carreteras, caminos, etc., se mantendrán de día y noche todas aquellas señales adecuadas para proteger a todas las personas de cualquier accidente, y prevenir a los conductores de la obstrucción existente, debiendo contarse para ello siempre con la autorización escrita previa de los organismos.

Sobre los servicios afectados

El contratista instalará desagües provisionales, dimensionados de una forma adecuada, en todas aquellas zanjas, canales, cunetas, drenes, quebradas, barrancos y tubos que haya que cruzar y/o obstruir durante la construcción.

Se desmontarán todos aquellos tubos de riego, acequias, cancelas, vallas, muros y demás obstáculos que existan en la pista, que serán repuestos, en tiempo útil y como muy tarde en las operaciones de restitución de terrenos, si no existe solicitud anterior del propietario o de la propia Dirección.

En todas las cercas que sea necesario cortar, se instalarán puertas provisionales que permanecerán cerradas cuando no estén en uso. Estas puertas deben ser construidas de forma que sean adecuadas para cumplir los fines de la cerca en que estén instaladas.

Se protegerán todas las lindes, mojones, obras de fábrica, etc., existentes en la zona de ocupación, cumpliendo las exigencias de los organismos responsables.

Sobre la propiedad

Las obras o mejoras existentes en las propiedades cruzadas por la conducción que hayan sido dañadas, serán restauradas a la condición que tenían de forma previa a la instalación de la conducción.

Deberán ser reparados y restaurados a su condición original, todos los daños que pudieran haberse causado en los cerramientos, vallas, cercas, bancales, muros, etc., o cualquier otra instalación que haya tenido que cortarse durante la construcción y se retirarán todos los accesos temporales, excepto aquellos que se consideren necesarios para el uso de los propietarios de los terrenos o sus arrendatarios.

Sobre el paisaje

Para evitar perjudicar la calidad visual se procederá a:

Tener el máximo cuidado en el tratamiento de los combustibles y aceites para la maquinaria pesada, además de prohibir aquellas prácticas que puedan resultar perjudiciales, como la limpieza de la cubeta de la hormigoneras en la pista de trabajo o en los alrededores de la misma, o el abandono del aceite de la maquinaria usado en la pista de trabajo. Los vertidos, aunque sean de escaso volumen, pueden tener graves consecuencias para los cauces receptores. Por ello, los materiales sobrantes (sólidos y líquidos) se





almacenarán de forma segura y por separado en un área impermeabilizada y con una arqueta perimetral para impedir el flujo de los líquidos, de modo que sean reciclados o recogidos por un gestor autorizado para su posterior tratamiento.

Se procederá al acopio de la maquinaria y sus piezas, desechos férricos, bidones..., en un lugar determinado y único de la explotación evitando la dispersión de éstos.

En el caso de vertederos, si el Contratista no pudiera encontrar a ningún propietario dispuesto a quedarse con la tierra (lo frecuente es encontrarlo), el contratista debe obtener los oportunos permisos y autorizaciones, para verter. Dicho transporte a vertedero deberá ser supervisado, en su caso, por el ATA.

Las instalaciones necesarias para el desarrollo de las obras tienen un carácter provisional, por lo que una vez finalizadas éstas se procederá a su desmantelamiento.

Sobre los cultivos

El gasoducto afecta a parcelas de cultivos en gran parte del trazado, debiéndose establecer medidas especiales para afectar lo más mínimo posible a dichos aprovechamientos:

Las zonas con cultivos arbolados se cruzarán, en la medida de lo posible, siguiendo la dirección de las hileras de los marcos de plantación con el fin de desbrozar el mínimo número de los pies arbóreos posibles.

Los cruces de la conducción con cualquier tipo de infraestructuras enterradas, se realizará sin interrupción de las mismas, y manteniendo una distancia mínima de 40 cm. entre generatrices exteriores.

Se inventariarán exhaustivamente todas las instalaciones de regadío.

Una vez finalizadas las obras, se restituirá el terreno a su estado inicial. Se repondrán todos los elementos superficiales que hubiera sido preciso eliminar para la apertura de la pista, así como todas las estructuras enterradas que se hayan visto afectadas. Como requisito previo a las certificaciones de obra de los contratistas, se solicitará la conformidad de los propietarios de los terrenos afectados.

Se abonarán todos los daños que en su caso pudieran producirse.

Se abonarán las cosechas que se vayan a perder por la ejecución de las obras.

Una vez instalada la conducción se permitirá realizar todo tipo de labores agrícolas, estableciéndose como única limitación, la prohibición de plantar árboles o arbustos de raíz pivotante y arar a profundidades mayores de 50 cm, en una banda de 3 m centrada en el eje del gasoducto.

Se separará y acondicionará adecuadamente la tierra vegetal. Se acelerarán las obras para que la afección al sector primario sea mínima, realizándose las mismas después de la recolección de las cosechas.





Además, se coordinarán las obras con el resto de labores a realizar por los agricultores en sus tierras.

Los caminos se mantendrán en buen estado durante las obras y se reparará cualquier desperfecto ocasionado a los mismos.

Sobre el aspecto de la obra

Para demostrar el interés del Promotor por ofrecer una imagen de respeto, no sólo con el entorno, sino con los habitantes de los municipios afectados, se procurará:

El mantenimiento de pinturas y estado general de conservación de todos los equipos necesarios para la ejecución de la obra en óptimo estado y especialmente en máquinas, señales, vallados y luminarias.

El mantenimiento de una absoluta limpieza de la pista de trabajo, maquinaria, vehículos y vestimenta del personal de obra.

La utilización de materiales nobles para vallas, cerramientos, etc., evitando brillos metálicos y procurando colores que cumpliendo con las normas que procedan, se integren al máximo en el entorno.

5.3.- MEDIDAS CORRECTORAS

Las medidas correctoras en la fase de restauración van encaminadas fundamentalmente a la corrección de las afecciones, una vez que éstas ya se han producido. Las medidas propuestas varían en función de las características particulares del terreno, el supervisor ambiental podrá decidir si procede o no su aplicación.

Las Medidas Correctoras a aplicar se pueden clasificar en los siguientes tipos:

- Medidas encaminadas a la restauración del suelo como soporte de las especies vegetales a implantar, especialmente laboreo de descompactación del terreno y reposición de tierra vegetal (correrán a cargo del equipo constructor del gasoducto).
- Medidas encaminadas a la revegetación del terreno: siembra de especies herbáceas y subarborescentes, y plantación de especies arbustivas y arbóreas.
- Otras medidas (como las paisajísticas, faunísticas, etc.)

A continuación se procede a describir en que consiste cada una de las medidas restauradoras que se emplean.

5.3.1.- Medidas correctoras de restauración de suelo

Se procurará en todo momento que el suelo tenga el tempero adecuado (estructura del suelo debida a su grado de humedad y textura) antes de proceder a la retirada de la cubierta vegetal. Una vez obtenida la





pista, si las condiciones climatológicas no fueran las adecuadas, y a criterio del supervisor, se darán riegos con camión cisterna durante el periodo de circulación de vehículos y, especialmente, antes del primer recorrido de la mañana y después del último. El objeto de esta medida es prevenir la erosión del horizonte superficial del suelo y la suspensión de materiales finos en la atmósfera.

Una vez terminada la obra y antes de abandonar las pistas, es necesario que se tomen medidas de recuperación de los suelos compactados. Estos han perdido porosidad, por tanto ha disminuido su capacidad de infiltración del agua de lluvia y aumentan los riesgos de escorrentías y pérdidas de suelo. Asimismo, en estas condiciones, se restringe la circulación del aire, necesaria para el desarrollo de las raíces.

Una vez retirada la maquinaria, materiales, etc., se limpiará la pista de cualquier resto de obra y se procederá a una labor agrícola, sin realizar el volteo de la capa superficial.

Laboreo de descompactación

Esta medida se encamina a corregir el impacto una vez creado y se limita a una descompactación de la zona afectada mediante diferentes sistemas de laboreo en función del tipo de afecciones (compactación superficial o profunda), de las características del terreno (suelos arcillosos, arenosos o con características intermedias) y del grado de humedad de éste (relacionado con la época de realización de las obras y la climatología). Se realiza a lo ancho de la pista de trabajo.

Con la aplicación de estos sistemas de laboreo se persigue conseguir la disgregación del suelo, sin voltear sus horizontes con el objeto de que se mantenga su estructura lo más parecida a su grado de consolidación inicial, así como la nivelación del terreno a fin de propiciar el estado más favorable para la germinación de la cubierta vegetal plantada o sembrada. Dependiendo de las características de la afección creada, será necesaria la aplicación de aperos para labores profundas (Chisel o "Arado cincel", como máximo 22 cm de profundidad, Subsolador, de 40 a 70 cm) o superficiales (Cultivadores, de 6 a 14 cm).

Finalizada la descompactación, los restos vegetales previamente eliminados se extenderán sobre el terreno afectado por las obras.

Reposición de la tierra vegetal

Consiste en colocar la tierra vegetal (primeros 20 ó 30 primeros cm. de suelo), que previamente había sido retirada, amontonada en acopios y conservada mediante riegos de mantenimiento, sobre la pista de trabajo, utilizando para ello la maquinaria de movimiento de tierras adecuada.

5.3.2.- Medidas de cruces con cursos de agua

En líneas generales los cursos hídricos naturales se restaurarán devolviéndolos a su estado anterior mediante restitución de orillas y plantado de especies propias de estos medios.





Las medidas desarrolladas en este apartado van encaminadas a reducir los efectos de la erosión del lecho y las márgenes de los cursos de agua, así como a los efectos sobre la vegetación existente y las comunidades acuáticas.

En todos los casos, en función de los datos conocidos respecto a las características del proyecto constructivo, las posteriores actuaciones de restitución topográfica garantizan la vuelta a su perfil y régimen original, una vez finalizadas las obras.

Se restringirá al máximo el cruce de maquinaria sobre los cursos fluviales, debiéndose, solo si dichos cruces fuesen imprescindibles, habilitarse los medios que la Dirección de Obra considere oportunos en cada caso.

Como medida general, las operaciones de cruce se realizarán en momentos en los que el cauce no presente flujo superficial, siempre que sea posible. Se recomienda al caso que las operaciones de cruce se realicen entre los meses de Junio a Septiembre.

Seleccionado el punto de cruce se realizan las acciones de comprobación encaminadas a descartar la posibilidad de presencia de especímenes vegetales o animales que pudieran ser afectados por las obras.

5.3.3.- Medidas correctoras de revegetación

Se procederá a la revegetación de aquellas áreas que al discurrir el trazado por un camino en cuyos márgenes exista vegetación pudiera verse afectada por las obras o por el tránsito de maquinaria, o bien por tratarse de pequeñas manchas de vegetación no inventariadas que aparezcan en el trazado.

La restitución de la vegetación arbórea y arbustiva, mediante plantación con plantas procedentes de vivero, cumplen dos funciones diferentes: una primera funcional y ecológica, en este caso de protección contra la erosión, y una segunda estética o paisajística, que trata de minimizar el contraste cromático entre las masas circundantes y la superficie desnuda del suelo. Se observarán las siguientes medidas:

- Desbroce de arbustos y matorral

La masa arbustiva restante tras la tala de zonas con matorral, se desbrozarán de manera que el impacto sobre el suelo sea mínimo. Para ello se aplicarán los métodos de desbroce al aire o con trituradora. Los restos vegetales se apartarán al borde derecho de la pista en el sentido de avance, y se distribuirán por la superficie de la pista una vez concluidas las obras.

- Protección

Mientras duren las obras, en aquellas zonas arboladas por las que atraviese la pista se tomarán medidas para evitar o minimizar los daños que puedan producirse por el impacto de máquinas en los troncos y ramas, con la colocación de una protección del árbol a base de canzo.





5.3.4.- Otras medidas

Sobre Paisaje

Para la señalización permanente se utilizarán pinturas indelebles de colores acordes al entorno que las rodea, es decir, en zonas de vegetación natural serán de color verde, y en zonas antropizadas amarillas o anaranjadas.

Sobre Fauna

Respecto a las medidas para la protección de daños a las poblaciones animales destacan:

- Realización de recorridos sistemáticos previo a la entrada de maquinaria para detectar posibles lugares de interés para la fauna como madrigueras, nidos, dormideros, posaderos, etc.
- Revisión periódica de la zona de obras, especialmente de la zanja, para la actuación sobre individuos atrapados; en especial anfibios y reptiles.

Otros elementos

Antes de abandonar las obras, el equipo constructor restablecerá drenajes, taludes, accesos o caminos, sistemas de vallado, etc., que se hubieran alterado durante la ejecución del trazado.

El relleno de zanjas, siempre que sea técnicamente posible, deberá realizarse con el mismo material extraído y el sobrante, se transportará a un vertedero controlado, antes de restituir la tierra vegetal

6.- PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

6.1.- INTRODUCCIÓN

El Programa de Vigilancia Ambiental (en adelante, PVA) se realiza para especificar la forma de actuación en la minimización y corrección de los impactos ocasionados, por tanto, tiene como objetivo establecer un sistema que permita el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental. Además, y como complemento de dicho objetivo, va a permitir cuantificar impactos difícilmente cuantificables en la fase de proyecto e incluso identificar otros que no hayan sido previstos inicialmente. Esto permite la implantación de nuevas medidas, en el supuesto de que las ya aplicadas sean insuficientes.

El PVA se deberá desarrollar mediante:

- Visitas a la obra, por parte de técnicos especialistas.
- Contactos con los organismos implicados de la Administración Pública.
- Redacción de informes de progreso y difusión de los resultados del PVA.





- Las acciones necesarias para ejecutar el PVA se pueden dividir como sigue:
- Monitorización de las labores constructivas a través del control de los siguientes parámetros:
 - Recursos edáficos, sobre la conservación de suelos de forma que se garanticen unas condiciones adecuadas para la restauración.
 - Recursos hidrológicos, especialmente cuando estén afectados cursos hídricos.
 - Recursos fitológicos, preventivos y de restauración de la cubierta vegetal eliminada.
 - Fauna, únicamente en medidas preventivas.
 - Elementos paisajísticos, en aquellas zonas especialmente visibles en medidas preventivas y de restauración tanto de cubierta vegetal como de elementos geomorfológicos.
 - Medio socio-económico que asegure el debido respeto a las personas y bienes afectados por las obras.
 - Infraestructuras atravesadas (vías pecuarias, caminos de servicio, etc.) de forma que una vez acabadas las obras se restituyan a su estado original.
- Continúo asesoramiento a la Dirección de Obra (DDO). Los resultados del control de los citados parámetros serán remitidos por escrito.
- Seguimiento de la evolución de las actuaciones ejecutadas en la restauración medioambiental una vez finalizada la misma, así como control de la aparición de impactos no cuantificados y en su caso, implantación de nuevas medidas restauradoras.

Las citadas acciones deberán estar en todo momento coordinadas con los organismos ambientales.

6.2.- ACCIONES DE CONTROL AMBIENTAL

Las acciones de control ambiental propuestas se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Controlar la adecuada retirada y mantenimiento de la tierra vegetal, cuando esto sea necesario, en los primeros estadios de la obra (Fase de apertura de pista).
- Evitar en lo posible el apeo innecesario de pies ecológicamente interesantes (mediante señalización de los mismos), bien por su grado de rareza o endemismo, bien por su estado de desarrollo y conservación (Fase de replanteo).
- Mantener una reducida velocidad de tránsito para limitar la generación de polvo en suspensión y sus consecuencias adversas asociadas, fundamentalmente la pérdida efectiva de suelo y la afectación a la vegetación próxima, proponiendo riegos de la pista de trabajo cuando estos se consideren necesarios (Fases comprendidas entre apertura de pista y restitución).





- Controlar el trasiego de maquinaria y vehículos fuera del espacio asignado a tal efecto, dando parte a la Dirección de Obra de aquellos casos puntuales en los que se ha observe la presencia de rodadas o acopio de materiales fuera de dichas zonas (Fases comprendidas entre apertura de pista y restitución).
- Vigilar la presencia de vertidos o residuos generados en el proceso constructivo. Éstos podrán estar compuestos tanto por los materiales empleados en dicho proceso (o restos de los mismos), como por aquellos derivados del consumo de alimentos, bebidas y demás consumibles por parte de los distintos equipos de trabajo.
- Controlar las prácticas medioambientalmente indeseables como pueden ser los eventuales repostajes, cambios de aceite, limpieza de cubetas de hormigoneras fuera de los espacios asignados a tal fin, etc. (En todas las fases de la obra)
- Vigilar el correcto mantenimiento y restitución de pistas, caminos, carreteras y todas aquellas infraestructuras existentes antes del comienzo de las obras y que de alguna forma son afectadas por las mismas (Fases comprendidas entre apertura de pista y restitución)
- En aquellas actividades que impliquen altos niveles acústicos, planificar su aplicación temporal de forma que no se desarrollen durante periodos críticos de alguna fase de desarrollo de la fauna autóctona o en horas que implique serias molestias a la población próxima (en todas las fases de obra).
- En la fauna y flora protegidos el ATA podrá realizar una vigilancia exhaustiva en donde deberá velar por el cumplimiento de todas las medidas correctoras indicadas en este Estudio (en todas las fases de obra).

6.3.- SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA

Asistente Técnico Ambiental (ATA)

Si fuera requerido por el organismo ambiental competente, la empresa promotora, propondría, previa aprobación del citado organismo, un técnico con conocimientos suficientes, y reconocido por ambas partes, que sería el responsable de la ejecución del programa, y ejercería bajo la figura de Asistente Técnico Ambiental (ATA). Dicho técnico sería contratado por la empresa promotora, con cargo al presupuesto del proyecto, durante el tiempo que duren las obras de ejecución del proyecto y de restauración del mismo.

Serán misiones del ATA las siguientes:

- Redacción de informes sobre la afección de las diferentes actividades de las obras sobre el medio ambiente, dando cuenta a los responsables del organismo ambiental competente, con una periodicidad a fijar.
- Asesoramiento directo al Director de Obra sobre las correcciones o modificaciones que se





introduzcan durante la ejecución de las obras.

- Notificación al organismo ambiental competente sobre cualquier incidente o accidente ocurrido durante la ejecución de las obras que pudieran repercutir sobre el medio ambiente.
- Supervisión y control de las obras, de acuerdo con los términos fijados en el presente Estudio de Impacto Ambiental.

Control

El organismo ambiental competente podrá solicitar información siempre que lo considere necesario, así como efectuar las comprobaciones precisas para verificar el adecuado cumplimiento de lo establecido en el presente estudio.

Actividades

Las actividades en el PVA serán:

- Supervisión del replanteo de la obra asegurándose que las medidas sobre el terreno no exceden las dispuestas en los planos y memoria del proyecto, especialmente en lo que se refiere al ancho de la pista de trabajo.
- Procurar evitar la tala innecesaria de especies arbóreas o arbustivas, facilitando, según su buen entendimiento, los criterios que procedan. Para ello, el ATA actuará de acuerdo con el Director de Obra.
- Supervisión de los movimientos de tierra necesaria, facilitando criterios ambientales para la elección de préstamos y vertederos.
- Supervisión del acopio de materiales (especialmente con criterios paisajísticos).
- Acreditación o garantía de la retirada de material de desecho y su vertido o almacenamiento en zonas controladas. Se prestará especial atención al vertido de aceites pesados procedentes de la maquinaria utilizada.

Por último, el ATA se responsabilizará de la correcta ejecución de cualquier otra disposición referente al medio ambiente no expresada en este capítulo o en el correspondiente a las medidas preventivas o correctoras.

Valencia, Julio de 2008

Enrique Solaz Ródenas

Ingeniero Agrónomo, N° Colegiado 2374

