

INFORME DE VIABILIDAD DEL ABASTECIMIENTO DE AGUA A CANTABRIA (SEGUNDA FASE)
PREVISTO EN EL ARTÍCULO 46.5 DE LA LEY DE AGUAS
(según lo contemplado en la Ley 11/2005, de 22 de Junio, por la que se modifica la Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional)

DATOS BÁSICOS

Título de la actuación:
Abastecimiento de agua a Cantabria (segunda fase)

Clave de la actuación:

En caso de ser un grupo de proyectos, título y clave de los proyectos individuales que lo forman:
Proyecto Autovía del Agua: Tramo Cícero-Colindres. Clave: 01.339-0252/2111
Proyecto de construcción de la conexión de la Autovía del Agua con Santander. Clave: 01.339-253/2111
Conducciones hidráulicas para conectar la Autovía del Agua con el sistema general existente de abastecimiento de agua al Ayuntamiento de Reocín (Cantabria). Clave: 01.339-255/2111
Proyecto de conexión del depósito de Camargo con la Autovía del Agua: Tramo San Salvador de Heras-Camargo. Clave: 01.339-256/2111
Proyecto de conexión de la Autovía del Agua con Bezana. Clave: 01.339-0257/2111

Municipios en los que se localizan las obras que forman la actuación:

Municipio	Provincia	Comunidad Autónoma
Escalante	Cantabria	Cantabria
Bárcena de Cicero		
Colindres		
Camargo		
Mazcuerras		
Cabezón de la Sal		
Alfoz de Lloredo		
Reocín		
Bezana		

Organismo que presenta el Informe de Viabilidad:
Aguas de las Cuencas de España, S.A. (ACUAES)

Nombre y apellidos persona de contacto	Dirección	e-mail (pueden indicarse más de uno)	Teléfono	Fax
Jerónimo Moreno Gaya	C/ Agustín de Betancourt, 25- 4ª planta.28003 Madrid	Jeronimo.moreno@acuaes.com	91 598 62 70	91 535 05 02
Ignacio García Agüero	C/ Agustín de Betancourt, 25- 4ª planta.28003 Madrid	ignacio.garcia@acues.com	91 598 62 70	91 535 05 02

Organismo que ejecutará la actuación (en caso de ser distinto del que emite el informe):
Aguas de las Cuencas de España, S.A. (ACUAES)

1. OBJETIVOS DE LA ACTUACIÓN.

Se describirá a continuación, de forma sucinta, la situación de partida, los problemas detectados y las necesidades que se pretenden satisfacer con la actuación, detallándose los principales objetivos a cumplir.

1. Problemas existentes (señalar los que justifiquen la actuación)

- a. La Autovía del Agua, concebida como un elemento de distribución de recursos hídricos entre toda la franja costera de la Comunidad Autónoma de Cantabria, está ahora mismo dividida en dos partes: la zona central-occidental y la zona oriental.
Estos dos sectores no están interconectados entre sí, lo que hace que no se puedan repartir los caudales de forma eficiente, al quedar aislados recursos tan significativos como el río Asón y el embalse de Juncal y puntos de gran demanda como Laredo y Castro Urdiales, cuya población crece en gran medida durante la época estival.
- b. Por otro lado, la Autovía del Agua no es capaz de suministrar en la actualidad a muchos de los municipios que atraviesa, ya que no están ejecutadas las conexiones de esta nueva instalación con los sistemas municipales existentes en cada ayuntamiento. Esto provoca que una gran proporción de la población potencialmente servida por la Autovía del Agua no pueda ser abastecida.

2. Objetivos perseguidos (señalar los que se traten de conseguir con la actuación)

- a. Interconectar los dos ramales de la Autovía del Agua que actualmente están aislados, consiguiendo un funcionamiento integral de todo el sistema.
- b. Conectar la Autovía del Agua con varios de los principales puntos de consumo potenciales de la Autovía del Agua (Santander, Reocín, Camargo y Bezana).

2. ADECUACIÓN DE LOS OBJETIVOS DE LA ACTUACIÓN A LO ESTABLECIDO POR LA LEGISLACIÓN Y LOS PLANES Y PROGRAMAS VIGENTES

Se realizará a continuación un análisis de la coherencia de los objetivos concretos de la actuación (descritos en 1) con los que establece la legislación y la planificación vigente.

En concreto, conteste a las cuestiones siguientes, justificando, en todo caso, la respuesta elegida (si así se considera necesario, puede indicarse, en cada cuestión, más de una respuesta) :

1. La actuación se va a prever:

- a) En el Plan Hidrológico de la Demarcación a la que pertenece
- b) En una Ley específica (distinta a la de aprobación del Plan)
- c) En un Real Decreto específico
- d) Otros (indicar)

Justificar la respuesta:

Las obras de la "Autovía del Agua" fueron declaradas de interés general del Estado por la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010.

Las obras de conexión de la Autovía del Agua no han sido declaradas de interés general del Estado.

2. La actuación contribuye fundamentalmente a la mejora del estado de las masas de agua

- a) Continentales
- b) De transición
- c) Costeras
- d) Subterráneas
- e) No influye significativamente en el estado de las masas de agua
- f) Empeora el estado de las masas de agua

Justificar la respuesta:

La actuación contribuye a un mejor aprovechamiento de los recursos hídricos fluyentes y regulados de la Comunidad Autónoma de Cantabria, reduciendo la presión sobre los ríos internos durante los meses de estiaje, cuando el caudal natural de los ríos es inferior y las demandas de abastecimiento son máximas.

3. ¿La actuación contribuye a incrementar la disponibilidad y/o la regulación de los recursos hídricos?

- a) Mucho
- b) Algo
- c) Poco
- d) Nada

Justificar la respuesta:

La actuación permite un mejor reparto de los caudales regulados entre los puntos de demanda de las zonas más pobladas.

4. ¿La actuación contribuye a una utilización más eficiente del agua (reducción de los m³ de agua consumida por persona y día o de los m³ de agua consumida por euro producido)?

- a) Mucho
- b) Algo
- c) Poco
- d) Nada

Justificar la respuesta:

La actuación no altera las demandas ni supone reducción de pérdidas en las redes existentes. Sí que mejora la eficiencia del aprovechamiento de los recursos regulados frente a los fluyentes.

5. ¿La actuación reduce las afecciones negativas a la calidad de las aguas por reducción de vertidos o deterioro de la calidad del agua?

- a) Mucho
- b) Algo
- c) Poco
- d) Nada

Justificar la respuesta:

La actuación no afecta a los sistemas de saneamiento y/o depuración existentes.

6. ¿La actuación disminuye los efectos asociados a las inundaciones?

- a) Mucho
- b) Algo
- c) Poco
- d) Nada

Justificar la respuesta:

La actuación no influye sobre los regímenes fluviales de los sistemas afectados.

7. ¿La actuación contribuye a la conservación y gestión sostenible de los dominios públicos terrestres hidráulicos y de los marítimo-terrestres?

- a) Mucho
- b) Algo
- c) Poco
- d) Nada

Justificar la respuesta:

La actuación reduce la presión de las captaciones existentes de los recursos fluyentes sobre los ríos de la Comunidad Autónoma de Cantabria, permitiendo una mejor gestión de los caudales de sostenimiento ambiental.

8. La actuación colabora en la asignación de las aguas de mejor calidad al abastecimiento de población?

- a) Mucho
- b) Algo
- c) Poco
- d) Nada

Justificar la respuesta:

La actuación permite que la calidad del agua bruta distribuida a las ETAP de Cantabria sea más uniforme, ya que se aprovecharán en mayor medida los recursos regulados.

9. ¿La actuación contribuye a la mejora de la seguridad en el sistema (seguridad en presas, reducción de daños por catástrofe, etc)?

- a) Mucho
- b) Algo
- c) Poco
- d) Nada

Justificar la respuesta:

No es el objetivo de esta actuación.

10. ¿La actuación contribuye al mantenimiento del caudal ecológico?

- a) Mucho
- b) Algo
- c) Poco
- d) Nada

Justificar la respuesta:

La actuación permitirá liberar los caudales ecológicos que actualmente son utilizados para abastecer a la población durante los meses de verano, repartiendo de forma eficiente los recursos regulados en los embalses ya existentes.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

Se sintetizará a continuación la información más relevante de forma concisa. Incluirá, en todo caso, la localización de la actuación (si es posible indicando sus coordenadas geográficas), un cuadro resumen de sus características más importantes y un esquema de su funcionalidad.

Proyecto Autovía del Agua: Tramo Cícero-Colindres

El tramo Cícero-Colindres forma parte de la Autovía del Agua, por lo que su punto inicial y final se hayan ya definidos por los tramos colindantes. Considerando un sentido de avance de Cicero de Colindres (aunque se trate de una conducción reversible), su punto inicial se encuentra en la arqueta final del tramo Argoños – Cicero, mientras que su punto final es la llegada al depósito existente de Colindres, desde donde parte el tramo Cicero – Liendo.

La obra consiste en una conducción de diámetro DN800mm, en su mayor parte ejecutada con tubería de fundición dúctil de junta acerojada y PN 25, salvo 250 metros en el cruce de la ría de Treto, cuya ejecución se resuelve mediante la renovación de la tubería existente, utilizando una tubería mixta PE-KEVLAR de DN450mm y PN15.

El cruce de la ría de Escalante, de 552 metros de longitud, se ejecutará mediante el procedimiento constructivo de perforación horizontal dirigida.



Proyecto de construcción de la conexión de la Autovía del Agua con Santander

El proyecto consiste en la sustitución de las antiguas tuberías de transporte en alta de agua tratada a Santander y sus Ayuntamientos limítrofes, desde la ETAP de El Tojo hasta el cementerio de Muriadas.

La nueva conducción principal, de fundición dúctil y 895 mm de diámetro interior, tiene una longitud de 3.091 m, a los que hay que añadir los tramos de interconexión entre la nueva conducción y las existentes.

A la altura del Alto de La Morcilla la nueva conducción se cruza con la Autovía del Agua, circunstancia que se aprovecha para realizar una arqueta de interconexión entre ambas infraestructuras, que permitirá el funcionamiento de ambas conducciones en cualquier sentido, habilitando todo el régimen de maniobras posible.

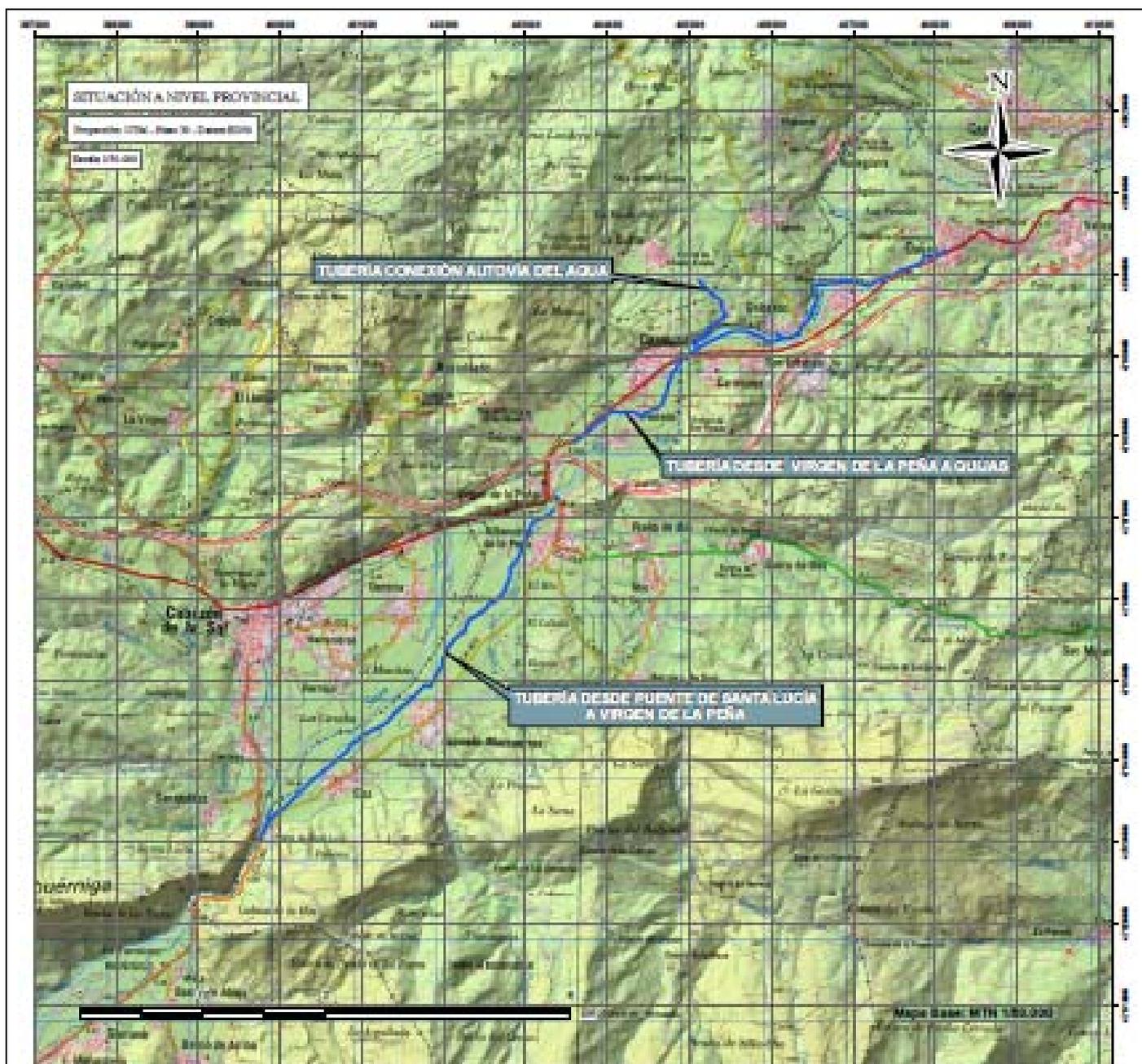


Conducciones hidráulicas para conectar la Autovía del Agua con el sistema general existente de abastecimiento de agua al Ayuntamiento de Reocín (Cantabria)

El proyecto consiste en la sustitución de la antigua tubería de transporte en alta de agua tratada a Reocín, desde el puente de la Venta de Santa Lucía, en Mazcuerras, hasta la estación de bombeo de Quijas, así como la conexión de esta nueva conducción con la Autovía del Agua.

El ramal de transporte en alta se ha proyectado en tubería de fundición dúctil C50 y DN250 mm, y tiene una longitud total de 11.640 m, a los que hay que añadir las conexiones de esta red con los sistemas de distribución de cada núcleo abastecido.

Por otra parte, se diseña una conexión de la conducción anteriormente descrita con la Autovía del Agua, mediante una conducción diseñada con tubería de fundición dúctil C50 y DN250 mm y 1197 m de longitud.



Proyecto de conexión del depósito de Camargo con la Autovía del Agua: Tramo San Salvador de Heras-Camargo

Se ejecutará una conducción de 1.187 m de longitud en tubería de fundición dúctil C30 y DN600, desde la Autovía del Agua hasta el depósito existente del Ayuntamiento de Camargo.

En ambos extremos de la conducción se ejecutarán elementos de conexión, que en el caso de la Autovía del Agua será una arqueta de derivación, control de presión y medida, y en el caso del depósito de Camargo una nueva cámara de llaves para regular las entradas de agua al elemento regulador.



4. EFICACIA DE LA PROPUESTA TÉCNICA PARA LA CONSECUCCIÓN DE LOS OBJETIVOS

Se expondrán aquí las razones que han llevado, de todas las alternativas posibles, a proponer la actuación descrita en 3 para la consecución de los objetivos descritos en 1 y 2.

Esta justificación debe ser coherente con los contenidos de los capítulos de viabilidad técnica, ambiental, económica y social que se exponen a continuación y, en ese sentido, puede considerarse como una síntesis de los mismos. En la medida de lo posible, se cuantificará el grado de cumplimiento de los objetivos que se prevé alcanzar con la alternativa seleccionada para lo que se propondrán los indicadores que se consideren más oportunos.

1. Alternativas posibles para un análisis comparado de coste eficacia (Posibles actuaciones que llevarían a una consecución de objetivos similares, en particular mediante una actuación no estructural).

Dada la naturaleza de las obras, las únicas alternativas que se pudieron analizar fueron variantes de trazado y tipología de conducción.

2. Ventajas asociadas a la actuación en estudio que hacen que sea preferible a las alternativas anteriormente citadas:

Para el tramo Cicero-Colindres de la Autovía del Agua se analizaron cuatro alternativas de trazado posibles para la conexión de los tramos oriental y occidental existentes. De todos ellos, se seleccionó aquel que respetaba los condicionantes ambientales impuestos por los Organismos competentes y que conectaba con la menor longitud de tubería posible los dos puntos obligados de inicio y final.

Respecto a los cruces de las rías de Escalante y Treto, se ha optado por alternativas compatibles con las condiciones del Parque Natural de las Marismas de Santoña, escogiendo entre todas las posibles las menos agresivas con el medio ambiente.

Respecto a las conexiones de la Autovía del Agua con los varios sistemas municipales, en todos los casos se ha optado por los trazados de menor longitud posible y los materiales de mayor durabilidad y mejor ratio coste/durabilidad. En todos los casos este material resultó ser la fundición dúctil.

5. VIABILIDAD TÉCNICA

Deberá describir, a continuación, de forma concisa, los factores técnicos que han llevado a la elección de una tipología concreta para la actuación, incluyéndose concretamente información relativa a su idoneidad al tenerse en cuenta su fiabilidad en la consecución de los objetivos (por ejemplo, si supone una novedad o ya ha sido experimentada), su seguridad (por ejemplo, ante sucesos hidrológicos extremos) y su flexibilidad ante modificaciones de los datos de partida (por ejemplo, debidos al cambio climático).

En el caso del tramo Cicero-Colindres de la Autovía del Agua, la tipología de la actuación viene condicionada por el diseño integral del sistema, cuyas bases se establecieron en el Anteproyecto de la Autovía del Agua elaborado por el Gobierno de Cantabria. Al tratarse este tramo de un eslabón más dentro de una conducción de más de 100 kilómetros de longitud, resultaba obligado respetar los condicionantes generales de diseño, para hacer el nuevo tramo compatible con el resto de la infraestructura ya ejecutada.

Respecto a las conexiones de la Autovía del Agua con los varios sistemas municipales, se ha optado por mantener, en líneas generales, las directrices del Anteproyecto de la Autovía del Agua, por lo que se ha empleado tubería de fundición dúctil, de gran durabilidad y fiabilidad, y muy competitiva económicamente dentro del rango de diámetros que se manejan en estos proyectos. En todos los casos se ha optado por reducir la presión en cabecera de la conducción, limitando la presión nominal de cada una de ellas al mínimo estricto necesario para satisfacer las demandas de los sistemas municipales, obteniendo así una máxima eficiencia en cuanto al coste en materiales.

Por lo tanto, la solución adoptada es absolutamente viable desde el punto de vista técnico, siendo la que mejor satisface la consecución de los objetivos planteados en el punto número 1 del presente documento. En cuanto a la técnica empleada, no supone ninguna novedad y, desde el punto de vista técnico, da una perfecta solución a la problemática presentada en la zona de afección.

6. VIABILIDAD AMBIENTAL

Se analizarán aquí las posibles afecciones de la actuación a la Red Natura 2000 o a otros espacios protegidos. Se especificará, además, si se han analizado diversas alternativas que minimicen los impactos ambientales y si se prevén medidas o actuaciones compensatorias.

1. ¿Afecta la actuación a algún LIC o espacio natural protegido directamente (por ocupación de suelo protegido, ruptura de cauce, etc) o indirectamente (por afección a su flora, fauna, hábitats o ecosistemas durante la construcción o explotación por reducción de aportes hídricos, creación de barreras, etc.)?

A. DIRECTAMENTE

- a) Mucho
- b) Poco
- c) Nada
- d) Le afecta positivamente

B. INDIRECTAMENTE

- a) Mucho
- b) Poco
- c) Nada
- d) Le afecta positivamente

Proyecto Autovía del Agua: Tramo Cícero-Colindres. Clave: 01.339-0252/2111

Con fecha 30 de mayo de 2013, el Director General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria, emitió informe por el que informa favorablemente las alternativas 1, 2 y 3 contempladas en el Estudio de Afecciones a Red Natura 2000 de la "Autovía del Agua: tramo Cicero-Colindres", siempre y cuando se garantice la conectividad y las condiciones hidrológicas del arroyo innominado en la Mies de Hoyos y de la fuente que origina su tramo más meridional, de las praderías húmedas contiguas al canal de Hano, así como de los canales y cursos de agua en el entorno de la ría de Limpias; asegurándose asimismo que el trazado discurra estrictamente, y en especial en el ámbito de Mies de Hoyos y en el entorno de la ría de Limpias, por los caminos e infraestructuras existentes y que se lleve a cabo un plan de restauración de todas las zonas afectadas por las obras del proyecto.

Por otro lado, informa desfavorablemente la alternativa 4 contemplada en el citado Estudio de Afecciones a Red Natura 2000 de la "Autovía del Agua: tramo Cicero-Colindres".

Así mismo, informa que en concordancia a lo informado en relación al recambio de la tubería del Plan Asón en el ámbito del puente viejo de Treto (T.M.Colindres), el paso de la conducción del tramo Cicero-Colindres de la Autovía del Agua a través del puente antiguo de Treto en la desembocadura del río Asón resulta ambientalmente menos impactante que el resto de alternativas propuestas para realizar el cruce de la Ría de Treto.

Por último, indica que una vez sea seleccionada la alternativa de trazado del tramo Cicero-Colindres de la Autovía del Agua, el proyecto definitivo deberá ser remitido a la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza para su valoración y emisión del correspondiente informe o autorización.

Proyecto de construcción de la conexión de la Autovía del Agua con Santander. Clave: 01.339-253/2111

Con fecha 15 de mayo de 2013, el Director General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria, emitió informe por el que considera que el proyecto de referencia se encuentra fuera del ámbito territorial de los Espacios Naturales Protegidos y no se determinan afecciones a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, declarados mediante Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria. Asimismo, no se han identificado tipos de hábitats naturales de interés comunitario de carácter prioritario del Anejo I de la Directiva 92/43/CEE, que pudieran verse afectados por el proyecto.

Conducciones hidráulicas para conectar la Autovía del Agua con el sistema general existente de abastecimiento de agua al Ayuntamiento de Reocín (Cantabria). Clave: 01.339-255/2111

Únicamente 10 m del trazado de este proyecto muestran coincidencia geográfica con el LIC "Río Saja" (ES1300020), en el entorno del denominado puente de Santa Lucía, al objeto de conectar con una arqueta allí existente. Por ello se considera que, aplicando las medidas preventivas oportunas, el proyecto no afectará directa ni indirectamente al espacio protegido. No obstante, con fecha 23 de octubre de 2013, Acuaes remitió consulta a la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria, sobre la posible incidencia del proyecto de referencia en los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y Zonas de Especial Protección para la Aves (ZEPA).

Proyecto de conexión del depósito de Camargo con la Autovía del Agua: Tramo San Salvador de Heras-Camargo. Clave: 01.339-256/2111

Con fecha 2 de diciembre de 2013, el Director General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria resolvió que el proyecto de referencia no afecta a terrenos de Dominio Público Forestal; que se encuentra fuera del ámbito territorial de los espacios naturales protegidos y no se determinan afecciones a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, declarados mediante la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria; y que no se han identificado tipos de hábitats de interés comunitario de carácter prioritario del Anejo I de la Directiva Hábitat 92/43/CEE, que pudieran verse afectados.

Proyecto de conexión de la Autovía del Agua con Bezana. Clave: 01.339-0257/2111

Con fecha 2 de diciembre de 2013, el Director General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria resolvió que el proyecto de referencia no afecta a terrenos de Dominio Público Forestal; que se encuentra fuera del ámbito territorial de los espacios naturales protegidos y no se determinan afecciones a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, declarados mediante la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria; y que no se han identificado tipos de hábitats de interés comunitario de carácter prioritario del Anejo I de la Directiva Hábitat 92/43/CEE, que pudieran verse afectados.

2. Si el proyecto ha sido sometido a un proceso reglado de evaluación ambiental se determinarán los trámites seguidos, fecha de los mismos y dictámenes. *(Describir)*:

Proyecto Autovía del Agua: Tramo Cícero-Colindres. Clave: 01.339-0252/2111

Con fecha 3 de diciembre de 2013, el Secretario de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente resolvió que de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2ª del capítulo II, artículos 16 y 17, el análisis realizado con los criterios del Anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto "Autovía del agua del tramo Cicero-Colindres (Cantabria)", cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de esta Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1ª del capítulo II de dicha Ley.

Por otro lado, con fecha 30 de mayo de 2013, el Director General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria, emitió informe por el que informa favorablemente las alternativas 1, 2 y 3 contempladas en el Estudio de Afecciones a Red Natura 2000 de la "Autovía del Agua: tramo Cicero-Colindres", indicando que el proyecto definitivo deberá ser remitido a la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza para su valoración y emisión del correspondiente informe o autorización.

Proyecto de construcción de la conexión de la Autovía del Agua con Santander. Clave: 01.339-253/2111

Con fecha 7 de mayo de 2013, el Director General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo el Gobierno de Cantabria, remitió Informe del Servicio de Impacto y

Autorizaciones Ambientales, de 6 de mayo de 2013, por el que considera que el proyecto de referencia no tiene obligación de efectuar el trámite de evaluación de impacto ambiental conforme a la Ley 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado. Además, con fecha 19 de junio de 2013, el Ayuntamiento de Camargo remitió escrito por el que traslada que se ha evacuado informe en el que se señala que la actividad no se encuentra incluida en el anexo C de la Ley 17/2006, estimando que no concurren circunstancias excepcionales que justifiquen la tramitación de comprobación ambiental.

Por otro lado, con fecha 15 de mayo de 2013, el Director General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria, emitió informe por el que considera que el proyecto de referencia no presenta coincidencia geográfica con espacios de la Red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos o hábitats naturales de interés comunitario.

Conducciones hidráulicas para conectar la Autovía del Agua con el sistema general existente de abastecimiento de agua al Ayuntamiento de Reocín (Cantabria). Clave: 01.339-255/2111

Con fecha 23 de octubre de 2013, Acuaes remitió consulta a la Dirección General de Medio Ambiente, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo, del Gobierno de Cantabria, solicitando su pronunciamiento sobre si el proyecto requiere o no tramitarse conforme a los procedimientos de evaluación de impacto ambiental.

Por otro lado, con fecha 23 de octubre de 2013, Acuaes remitió consulta a la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria, sobre la posible incidencia del proyecto de referencia en los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y Zonas de Especial Protección para la Aves (ZEPA).

Proyecto de conexión del depósito de Camargo con la Autovía del Agua: Tramo San Salvador de Heras-Camargo. Clave: 01.339-256/2111

Con fecha 23 de octubre de 2013, Acuaes remitió consulta a la Dirección General de Medio Ambiente, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo, del Gobierno de Cantabria, solicitando su pronunciamiento sobre si el proyecto requiere o no tramitarse conforme a los procedimientos de evaluación de impacto ambiental.

Por otro lado, con fecha 2 de diciembre de 2013, el Director General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria resolvió que el proyecto de referencia no afecta a terrenos de Dominio Público Forestal; que se encuentra fuera del ámbito territorial de los espacios naturales protegidos y no se determinan afecciones a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, declarados mediante la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria; y que no se han identificado tipos de hábitats de interés comunitario de carácter prioritario del Anejo I de la Directiva Hábitat 92/43/CEE, que pudieran verse afectados.

Proyecto de conexión de la Autovía del Agua con Bezana. Clave: 01.339-0257/2111

Con fecha 23 de octubre de 2013, Acuaes remitió consulta a la Dirección General de Medio Ambiente, de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo, del Gobierno de Cantabria, solicitando su pronunciamiento sobre si el proyecto requiere o no tramitarse conforme a los procedimientos de evaluación de impacto ambiental.

Por otro lado, con fecha 2 de diciembre de 2013, el Director General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria resolvió que el proyecto de referencia no afecta a terrenos de Dominio Público Forestal; que se encuentra fuera del ámbito territorial de los espacios naturales protegidos y no se determinan afecciones a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, declarados mediante la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria; y que no se han identificado tipos de hábitats de interés comunitario de carácter prioritario del Anejo I de la Directiva Hábitat 92/43/CEE, que pudieran verse afectados.

3. Impactos ambientales previstos y medidas de corrección propuestas (*Describir*).

Proyecto Autovía del Agua: Tramo Cícero-Colindres. Clave: 01.339-0252/2111

IMPACTOS AMBIENTALES PREVISTOS.

En relación a los impactos que se pueden producir sobre los elementos que han propiciado la protección de los espacios analizados, se considera que no se producirán afecciones significativas sobre ellos. No obstante, se realizó una valoración cualitativa de las posibles alteraciones que se podrían producir sobre los distintos espacios protegidos por los que discurre el trazado de la tubería.

LIC y ZEPA Marismas de Santoña

Dado que es necesario cruzar las rías de Escalante y Treto, ambas incluidas dentro del espacio protegido, cabría esperar que se produjeran afecciones significativas sobre ellas, interfiriendo en los procesos mareales e incidiendo negativamente sobre las especies de flora y fauna presentes en ellas. Sin embargo, tal como se ha mencionado en distintos puntos de este documento, el cruce de la ría Escalante se realizará mediante perforación horizontal dirigida, una técnica poco agresiva desde el punto de vista medioambiental, que elimina las afecciones que se pudieran producir en este sentido; mientras que el cruce de la ría de Treto se efectuará aprovechando el trazado actual del Plan Asón, partiendo del encuentro del tramo Escalante – Treto con la conducción existente, y desde ahí, se sustituirá la conducción actual hasta la llegada al viaducto de la N-634 sobre la mencionada ría.

Por todo esto se valora el impacto sobre el LIC y ZEPA Marismas de Santoña como moderado.

Hábitat 111011, 114011, 131011 y 131021

El trazado de la tubería únicamente atravesará una tesela del Inventario Nacional de Hábitat y, tal como se ha comentado en epígrafes anteriores, el paso a través de la misma se realizará mediante perforación horizontal dirigida, una técnica no agresiva desde el punto de vista medioambiental, que evitará las afecciones sobre esta área.

No se esperan, por tanto, afecciones sobre los hábitats incluidos en el ámbito de estudio, valorándose el impacto como compatible.

MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS.

Buenas prácticas ambientales en obra.

Se destacan las siguientes medidas generales, relacionadas con el desempeño de una serie de buenas prácticas que no van ligadas a ningún impacto concreto, pero cuya correcta adecuación permitirá minimizar las implicaciones ambientales negativas durante la fase de construcción:

- Consideración de criterios ambientales en la selección de proveedores y contratistas.
- Designación de un responsable (Asistente Técnico Medioambiental) de la correcta implementación de las medidas protectoras y correctoras durante el desarrollo de las obras.
- Se solicitará autorización a la Administración Gestora del Parque Natural de la Marismas de Santoña, Victoria y Joyel para la realización de las obras, al encontrarse la actuación dentro del ámbito del PORN.
- Se solicitará la autorización de ocupación temporal del Dominio Público Hidráulico y servidumbres de paso al Organismo de Cuenca correspondiente.
- Desarrollo de un Plan de formación ambiental general y específico para cada uno de los diferentes tajos a desarrollar en fase de construcción.
- Se acreditará el correcto estado de la maquinaria a emplear para evitar emisiones atmosféricas (gases contaminantes y ruido) en niveles superiores a los establecidos en las respectivas especificaciones.
- Se revisarán también periódicamente las máquinas empleadas, con objeto de garantizar que no existe ninguna fuga de aceite o combustible.
- Se minimizará el uso de explosivos y maquinaria de alta potencia acústica.
- Se retirarán y gestionarán adecuadamente las tierras que resulten contaminadas en la fase de

construcción.

- Los residuos peligrosos serán almacenados en un punto limpio habilitado para tal efecto y los posibles derrames que puedan producirse serán retirados por un gestor autorizado de residuos peligrosos
- Se efectuará la limpieza final de los residuos generados durante el período de obras.
- El pliego de prescripciones del proyecto de construcción incluirá un Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición durante la fase de obra. Se establecerá un protocolo específico para el manejo de sustancias tóxicas o peligrosas, como los materiales empleados para efectuar la limpieza de la tubería o los restos de soldadura. Cada residuo deberá recibir adecuado tratamiento atendiendo a su tipología, contando con la colaboración de empresas autorizadas según proceda. Se gestionará mediante acopios en zonas predefinidas evitando su dispersión y se transportará a vertedero autorizado el material sobrante del balance de tierras. Se prohibirá expresamente el abandono de cualquier tipo de residuo en la zona de obra.
- La publicidad pintada sobre elementos naturales quedará prohibida.

Control de la calidad atmosférica

- Limitar la velocidad de la maquinaria por los accesos y por la pista.
- Se regará periódicamente los caminos de obra y áreas de tránsito de camiones y maquinarias desprovistas de vegetación, como consecuencia del desbroce, y en especial de los sustratos más susceptibles de producir polvo por tener granulometría fina.
- Teniendo en cuenta las características climáticas del ámbito del proyecto, se iniciará el riego en las zonas próximas a viviendas, cuando se produzcan las condiciones favorables para la formación de polvo (altas temperaturas y mínimas precipitaciones). Por tanto, el riego deberá realizarse principalmente en el período estival, en condiciones de sequía, con especial énfasis cuando se combinen con fuertes vientos.
- Durante los trabajos de perforación, se inyectará agua para evitar la emisión de polvo y partículas.
- Se procederá a entoldar los camiones durante el traslado de tierras procedentes de las obras. Igualmente, los acopios serán recubiertos con toldos específicos al uso cuando las condiciones climatológicas así lo aconsejen y lo estime conveniente la Dirección de Obra.
- Para evitar erosión eólica a largo plazo, una vez acabadas las obras, será necesaria la realización de revegetación
- Se evitarán los turnos durante la noche.
- En función de los resultados del Plan de Vigilancia Ambiental, se estudiará la posibilidad de poner pantallas antiruido en las proximidades de las zonas sensibles, que se retirarán al finalizar las obras.

Control sobre la calidad de las aguas

- La ejecución de las obras de cruce de cauces se prolongará durante el menor tiempo posible y se realizará preferentemente en periodo estival; salvo en las zonas de estuario, donde estas labores deberán realizarse preferiblemente en los meses de marzo, abril, julio, agosto y noviembre, para evitar molestias a la avifauna presente, requiriendo la Autorización del Órgano de Cuenca.
- El cruce con cauces a cielo abierto se realizará garantizando en todo momento el flujo de caudales mediante ataguías.
- La ejecución de la obra a su paso por los cruces de cauces fluviales se realizará con una técnica de perforación dirigida, con el fin de no interferir con la flora y fauna del entorno, y la calidad de las aguas de los mismos. En su defecto, la estructura pasará por pasos superiores existentes.
- Las pérdidas de vegetación que se produzcan deberán ser reducidas por medio de restauraciones ambientales.
- En estas zonas, cuando la traza discorra muy próxima a cauces, se pondrán barreras de sedimentos para evitar que las obras puedan introducir tierra y vertidos en el cauce de los ríos, impidiendo asimismo la afeción a la vegetación de ribera.
- Se deberá, en todo caso, garantizar la calidad de las aguas según lo dispuesto por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, tanto en las aguas superficiales como en las aguas subterráneas.
- No se situarán parques de maquinaria ni se realizarán actividades de repostaje o mantenimiento a

menos de 500 metros de un cauce.

- Se controlarán las zonas de tránsito de maquinaria, alejándolas los cursos fluviales.
- La Dirección de Obra controlará especialmente los movimientos de tierra y emplazamiento de acopios en las zonas admisibles destinadas a tal efecto.
- Se prohibirá expresamente: La realización de cualquier vertido directo o indirecto a cauce; acumular residuos sólidos, escombros o sustancias, cualquiera que sea su naturaleza, que constituyan o puedan constituir un peligro de contaminación de las aguas o de degradación de su entorno; cubrir los cauces con materiales; efectuar acciones sobre el sistema hidrológico que constituyan o puedan constituir una degradación del mismo; la circulación de maquinaria por los cauces.
- El aceite usado se almacenará en condiciones adecuadas, evitando las mezclas con el agua o con otros residuos no oleaginosos. Se dispondrán las instalaciones necesarias que permitan la conservación de los aceites usados hasta su recogida y gestión, las cuales serán accesibles a los vehículos encargados de efectuar la citada recogida.
- Los aceites usados de motores y cualquier otro residuo tóxico deberán ser tratados por gestor autorizado.
- De manera previa al inicio de los trabajos de construcción, la Asistencia Técnica Ambiental en obra preparará un documento (memoria, planos y croquis) en el que se describirán detalladamente las características de cada cauce en el punto de cruce propuesto. Esta tarea facilitará la realización de los trabajos de restauración descritos en el epígrafe 9.3, permitiendo comprobar su grado de adecuación a los objetivos planteados.
- A la hora del replanteo en el tramo de las riberas y el cauce deberá evitarse, en la medida de lo posible, la afeción sobre el arbolado existente e, igualmente, se deberá controlar el posible aumento de turbidez en las aguas y restituir los fondos del río mediante la aportación de las gravas extraídas y la restauración de la vegetación de ribera afectada.
- Adicionalmente, se registrará el consumo de agua necesario para realizar las pruebas hidráulicas necesarias. Se solicitará autorización expresa al respecto.
- Debido a las características naturales del terreno donde se desarrollarán las obras, en las perforaciones dirigidas se extraerán grandes cantidades de agua. Para evitar la contaminación y el aumento de turbidez de las aguas de las marismas, en los puntos de inicio de las perforaciones dirigidas se instalarán balsas de decantación.
- Se procederá a realizar un control del movimiento de tierras cuando éste se realice en las inmediaciones de las cuencas de los cauces, para evitar así que lleguen sedimentos a las aguas superficiales. Se procurará que las obras sean ejecutadas lo más rápido posible y se restaurará el tramo afectado para evitar que directamente por escorrentía o erosión se afecte a dichos sistemas acuáticos.

Control de la afeción a los suelos

- Como labor previa a la apertura de zanjas, y al objeto de evitar la destrucción directa del suelo en aquellas zonas en que se presenta una mayor calidad, este será separado de forma selectiva, realizando el levantamiento de al menos 20 cm. de tierra vegetal y de su acopio independiente para su utilización posterior.
- El acopio se realizará en lugares previamente acondicionados al efecto, tras la aprobación de la Dirección de Obra. Deberán ser terrenos llanos a utilizar por en la construcción de infraestructura, de superficie suficiente y protegidos de la acción de las aguas de escorrentía mediante cuneta perimetral; también puede ser conveniente protegerlo de los vientos mediante barreras de árboles y arbustos o de otro tipo.
- Se establecen pautas para el manejo de los suelos vegetales
- Se contará en obra con un parque de maquinaria de primer y segundo orden
- Los parques de maquinaria se ubicarán siempre fuera de suelos naturales y no afectarán a cursos de agua, zonas de alta vulnerabilidad de acuíferos y elementos patrimoniales. Se utilizarán preferentemente eriales o cultivos. Estas instalaciones serán adyacentes a la pista de trabajo, y accesibles por carretera o pista

- Se contará con elementos específicos para el repostaje de maquinaria que prevengan los derrames accidentales directos al suelo, como garrafas, embudos, bandejas... que deberán ser utilizados en dicha tarea.
- En cualquier caso, se dispondrá de material absorbente (sepiolita, absorbentes hidrófobos para hidrocarburos...) para afrontar el tratamiento de derrames accidentales en todos los tajos de obra abiertos y parques de maquinaria.

Control de la afección sobre la geología y geomorfología

- Se respetarán las formas naturales del terreno en la medida de lo posible, sobre todo en las zonas donde las pendientes superen el 30% de desnivel.
- En las zonas en que no pueda respetarse la topografía del terreno, se suavizarán las aristas en los bordes de los taludes.

Control de la afección sobre la vegetación

- Previo al comienzo de las obras se jalonará el terreno a ocupar en las labores de construcción de la Infraestructura.
- Se comprobará sistemáticamente el replanteo y las dimensiones de la pista de trabajo, que permanecerá señalizada durante todo el desarrollo de la fase de construcción
- De manera previa al inicio de los trabajos de construcción, se realizará un recorrido sistemático de la zona replanteada con el objeto de localizar especies de flora catalogadas
- Los árboles y arbustos deberán ser protegidos de forma efectiva frente a golpes y compactación del área de extensión de las raíces.
- Se establecen medidas para la protección del arbolado cuando se abran hoyos o zanjas próximas
- Las zonas de acopio y los parques de maquinaria se localizarán de forma necesaria en terrenos de escasa pendiente. Se utilizará como criterio de exclusión la localización de estas instalaciones al menos a una distancia de 500 m. de los espacios incluidos en la Red Natura 2000.
- Los restos vegetales resultantes de las tareas de despeje y desbroce para la apertura de pista serán triturados, almacenados y tratados para facilitar su posterior uso en los trabajos de restauración ambiental. Estos restos, deberán ser retirados de la pista de trabajo y almacenados entre los meses de abril y septiembre para minimizar el riesgo de incendios.

Control de la afección sobre la fauna

- De manera previa al inicio de los trabajos de construcción, un técnico competente realizará un recorrido sistemático de la zona replanteada con el objeto de localizar especies catalogadas, descartando su posible existencia o tomando las medidas oportunas en caso contrario
- Se crearán rampas de escape para pequeños mamíferos y reptiles, espaciadas 100 m.; y se revisarán las zanjas diariamente al inicio de cada jornada de trabajo.
- Para minimizar el efecto barrera, la zanja de trabajo permanecerá abierta el menor tiempo posible.
- Este aspecto deberá ser considerado en la planificación de los tajos.
- Se revisará periódicamente la zona de obras con el objeto de identificar cualquier tipo de afección no diagnosticada.
- Se evitará la realización de trabajos en periodo nocturno.
- Para impedir que queden animales atrapados en las tuberías, al final de cada jornada se cerrarán los extremos libres con tapones.
- En zonas de estuario, dado que la invernada tiene lugar de diciembre a febrero, la pasada pre-nupcial desde mediados de mayo a mediados de junio y la pasada post-nupcial en septiembre y octubre, se recomienda realizar las obras que pudieran conllevar mayores molestias durante los meses de marzo, abril, julio, agosto y noviembre.

Control de la afección sobre el medio socioeconómico

- Se señalarán adecuadamente las obras en todos los cruces con otras infraestructuras, ya sean superficiales o enterradas.

- Se dimensionarán e instalarán desagües provisionales a la salida de todos aquellos elementos de drenaje cuya operatividad sea necesario interrumpir temporalmente, como zanjas, canales, cunetas, o zonas de escorrentía superficial.
- Las obras o mejoras existentes en las propiedades afectadas que puedan resultar afectadas por las obras serán restauradas según su estado original o compensadas.
- Todos los elementos de señalización se mantendrán en correcto estado a lo largo del desarrollo de los trabajos de construcción.
- Se repondrán de forma inmediata todos los elementos afectados para garantizar su funcionalidad en las condiciones operacionales
- Durante la fase de movimiento de tierras, se realizará el seguimiento arqueológico integral por parte de un arqueólogo debidamente autorizado por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, de acuerdo con la Ley 11/1998 de Patrimonio Cultural de Cantabria, para llevar a cabo una adecuada protección del patrimonio arqueológico que pudiera encontrarse, o bien una correcta gestión que permita la conservación del patrimonio existente.

Plan de restauración ambiental

La restauración de la zona de afección se compone de una serie de tareas que han de ir realizándose de forma secuencial: desbroce del terreno, retirada y acopio de tierra vegetal, escarificado previo al extendido de tierra vegetal, extendido de la tierra vegetal y tratamiento vegetal. Se establecen prescripciones para todas estas operaciones.

Programa de Vigilancia Ambiental

Durante los trabajos se llevará a cabo un Programa de Vigilancia Ambiental que garantice la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, y que sirva para prevenir y corregir posteriores disfunciones de las medidas propuestas o la aparición de efectos ambientales no previstos

Proyecto de construcción de la conexión de la Autovía del Agua con Santander. Clave: 01.339-253/2111 IMPACTOS AMBIENTALES PREVISTOS.

Los principales impactos potenciales dadas las características y ubicación del proyecto son los siguientes:

- Tamaño del proyecto. No se trata de un proyecto muy grande, que tendrá una extensión más bien local, aunque tendrá una permanencia y perdurabilidad muy extensa. Sin embargo, al localizarse sobre una vía ya existente, la magnitud del impacto será de Compatible.
- Acumulación con otros proyectos. No afecta, dado que no se tiene constancia de que se vayan a producir obras en la carretera o en instalaciones o edificaciones cercanas.
- Utilización de recursos naturales. Los impactos derivados de este aspecto pasan por la utilización del recurso agua, cuyo suministro ya ha sido previsto con anterioridad al proyecto. No obstante, el proyecto contribuye al consumo de un bien que, aunque no sea escaso, su disponibilidad inmediata en épocas de gran demanda puede provocar problemas de abastecimiento, pudiendo generar impactos, no solo para la población no abastecida, sino también en la fuente de aporte. Sin embargo, los cálculos y estudios previos realizados afianzan la disponibilidad del recurso, por lo que su impacto final será de Compatible.
- Generación de Residuos. Todas las obras generan unos residuos, pero en esta no se prevén residuos contaminantes o peligrosos, por lo que el impacto será Compatible, siempre que se respete el protocolo de control, almacenamiento, manejo y eliminación de residuos.
- Contaminación y otros inconvenientes. La contaminación puede venir provocada por las emisiones atmosféricas que se dan en las obras producidas básicamente por la maquinaria y los vehículos que intervienen en el proceso constructivo. También puede entenderse como contaminación el polvo generado como consecuencia del tránsito y algunas acciones de obra. Sin embargo, no se prevén situaciones de contaminación procedentes de vertidos u otras acciones similares, por lo que el impacto será Compatible.
- Uso existente del suelo. La obra va a suponer una ocupación del suelo. Fundamentalmente la tubería discurre por el margen de la carretera existente y algunas zonas de pradería clasificada como SREP,

aunque se encuentran parcialmente alteradas. Por ello, dada la longitud de la obra, se va a realizar una ocupación del suelo relativamente significativo, pero sobre unidades ambientales con un valor bajo o muy bajo, por lo cual la magnitud final del impacto será Compatible.

- Relativa abundancia, calidad y capacidad Regenerativa. Tal y como se ha mencionado anteriormente, no se afecta a unidades ambientales importantes, dado que las existentes tienen una gran representatividad en la Región. Algunas de las acciones realizadas van a ser irreversibles, es decir, que por sí sola la naturaleza no va a conseguir recuperar la situación inicial, aunque sin llegar a un equilibrio permanente. Así mismo, todos estos pequeños impactos permanentes, podrán revertirse con acciones de recuperación en un futuro, si así fuera necesario.
- No se afecta a humedales, zonas costeras, áreas de montaña o de bosque, reservas naturales y parques, áreas clasificadas o protegidas por la legislación del Estado o de las Comunidades Autónomas, áreas en las que se han rebasado ya los objetivos de calidad medioambiental establecidos en la legislación comunitaria o áreas de gran densidad demográfica.
- Paisajes con significación histórica, cultural y/o arqueológica. Con fecha 6 de febrero de 2013, se recibió autorización de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria para la realización de una prospección arqueológica en el ámbito afectado por el proyecto. Dicha prospección fue realizada y el informe de conclusiones remitido a esa Consejería de Educación, Cultura y Deporte con fecha 25 de septiembre de 2013. En ese informe se indicaba que no existe ningún elemento arqueológico o patrimonial afectado directamente, aunque sí existe un elemento que puede verse afectado parcialmente por las obras. Esta afección es, en todo caso, compatible con las mismas, tras aplicar las medidas recomendadas.

MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS.

- Utilización de recursos naturales. El caudal que distribuye la conducción objeto del presente proyecto, proviene de los recursos propios del Ayuntamiento de Santander para el abastecimiento de la ciudad. Estos recursos proceden de las concesiones administrativas otorgadas por el organismo de Cuenca.
- Generación de residuos. Se deberá acotar el espacio dedicado a la gestión de residuos durante las obras. Este espacio deberá ser acondicionado para evitar la contaminación del suelo, garantizar la protección de las inclemencias del tiempo, contener posibles derrames o vertidos y evitar la mezcla de las diferentes categorías de residuos peligrosos entre sí o de estos con los que no tengan tal consideración.
- Contaminación y otros inconvenientes. Se procederá a la humectación de los viales, así como de las tierras de excavación o espacios desprovistos de vegetación como el resultado del movimiento de tierras, con una periodicidad adecuada con las condiciones climáticas de cada estación. Los vehículos empleados durante las obras, dispondrán de motores Euro IV. Los niveles de inmisión y emisión acústicos de la maquinaria empleada en las fases de urbanización y construcción, se ajustarán a los niveles máximos fijados por la normativa.
- Uso existente del suelo. Se recuperará la capa de tierra vegetal que sea extraída en la fase de construcción para posteriores labores de revegetación. Se evitarán las acumulaciones de tierra vegetal en depósitos que superen el 1.5 m de altura. Cuando existiera un excedente de tierra vegetal o suelos orgánicos, se procederá a su retirada y almacenamiento en las condiciones adecuadas para su conservación. Hasta su reutilización, las acumulaciones de tierra vegetal serán objeto de tratamiento de mantenimiento.
- Paisajes con significación histórica, cultural y/o arqueológica. Tal y como se señala en el informe arqueológico, no se estipulan medidas preventivas para el patrimonio arqueológico documentado puesto que no existe riesgo de afección directa. No obstante, como medida correctora de carácter general para todo el trazado del proyecto se propone el seguimiento arqueológico del mismo.
- Durante los trabajos se llevará a cabo un Programa de Vigilancia Ambiental que garantice la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, y que sirva para prevenir y corregir posteriores disfunciones de las medidas propuestas o la aparición de efectos ambientales no previstos.

Conducciones hidráulicas para conectar la Autovía del Agua con el sistema general existente de abastecimiento de agua al Ayuntamiento de Reocín (Cantabria). Clave: 01.339-255/2111
IMPACTOS AMBIENTALES PREVISTOS.

IMPACTOS SOBRE LA ATMOSFERA-CLIMA.

- Emisión de polvo. El polvo se provoca como consecuencia del uso de maquinaria y de la ejecución de nivelaciones, capaceos, explanaciones, desmontes y terraplenes en aquellos casos en el que el suelo esté seco.
- Emisión de ruido. El proceso de excavación, movimiento de tierras y transporte de las mismas lleva asociado la producción de ruido, el cual ocasionará una contaminación acústica que influirá en las poblaciones cercanas y en la fauna inmediata.

IMPACTOS SOBRE LA HIDROLOGÍA.

- Emisión de partículas edáficas a los cauces por aumento de las erosiones durante la construcción de las conducciones de abastecimiento. La instalación de elementos y realización de obras necesarias en zonas con pendientes moderadas o altas dará lugar a aparición de erosiones con los consiguientes aportes a los principales cauces.
- El uso de la maquinaria durante la ejecución de las obras conlleva el riesgo de pérdidas de aceite, combustible, etc. que irán a parar mediante filtración a los cursos fluviales y acuíferos.
- La construcción de instalaciones auxiliares (parques de maquinaria, caminos de acceso, etc.) ocasionarán como en el caso anterior un riesgo de contaminación mediante pérdida de aceites e hidrocarburos, es un impacto que se recupera a muy largo plazo afectando a vegetación y fauna de un modo directo.

IMPACTOS SOBRE LOS SUELOS.

- Ocupación de los suelos. Las instalaciones complementarias son necesarias en todas las obras para asegurar las medidas de seguridad y salud a los operarios, para la instalación del parque de maquinaria, zona de movimiento de operarios y zona de almacenamiento de material de obra. La implantación de estas instalaciones ocasiona una degradación del suelo y compactación del mismo, en las zonas donde se instala el parque de maquinaria existe el riesgo de vertidos de aceite y combustibles.
- Aparición de fenómenos erosivos. Aquellas zonas en las que se agudizan las pendientes y en zonas por las que la conducción atraviesa o discurre próxima al cauce son susceptibles de sufrir erosiones a lo largo de la realización de las obras.
- Alteración del suelo por la ocupación de las obras. La instalación de los distintos elementos necesarios para la instalación de la conducción dan lugar a movimientos de tierra y ocupación temporal de suelos, que modifican sustancialmente los suelos afectados
- La presencia de maquinaria provoca la compactación del terreno. Dicha compactación se debe al tránsito de vehículos.

IMPACTOS SOBRE LA VEGETACIÓN.

- Alteración de vegetación natural asociada a cursos de agua. La alteración de la vegetación de cauces fluviales podría ser la más afectada por la cercanía, en el tramo inicial del trazado de la tubería, con el cauce del río Saja debido a la creación de zonas de acceso a ampliar por el paso de maquinaria. Sin embargo, será muy puntual debido al carácter lineal de las obras y a la inmejorable accesibilidad de la maquinaria a la zona debido a la proximidad de los núcleos de población. Además, la eliminación de algunos rodales de plantas introducidas e invasoras y posterior reposición con autóctona impactará positivamente en el entorno aunque esto ocasionará alteraciones edáficas, pues ambas se encuentran íntimamente ligadas.

IMPACTOS SOBRE LA FAUNA

- Eliminación y alteración de hábitats. Los hábitats de mayor valor faunístico de la zona son los

principales cursos fluviales, (mayormente rapaces muy sensibles a las molestias) y las praderías, para minimizar el impacto se procedió a un estudio de alternativas y se eligieron las fechas menos conflictivas para la realización de los trabajos.

- Molestias durante la fase de ejecución y explotación. El ruido y la intrusión de maquinaria y elementos desconocidos para la fauna en su medio natural ocasionan un impacto que será minimizado mediante una planificación y un cronograma de obras adecuado.

IMPACTOS SOBRE EL PAISAJE.

- Pérdida de la calidad visual. La posible alteración paisajística del entorno por la introducción de elementos antrópicos durante las fases de ejecución y funcionamiento.

IMPACTOS SOBRE EL PATRIMONIO.

- Daños y alteraciones en elementos del patrimonio arqueológico y cultural. Con fecha 1 de agosto de 2013, se recibió autorización de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria para la realización de una prospección arqueológica en el ámbito afectado por el proyecto. Dicha prospección fue realizada y el informe de conclusiones remitido a esa Consejería de Educación, Cultura y Deporte con fecha 16 de septiembre de 2013. Los resultados de este informe fueron tenidos en cuenta durante la ubicación de las infraestructuras del proyecto.

IMPACTOS SOBRE LA SOCIOECONOMÍA.

- Mejora de infraestructuras de abastecimiento existentes. El proyecto responde a una necesidad real, demanda social y desarrollo de las previsiones recogidas en el presente documento, cumpliendo las expectativas generadas y los objetivos planteados por los Ayuntamientos.

MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS.

MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA ATMOSFERA-CLIMA.

- Se minoriza la emisión de polvo y ruido mediante la elaboración del cronograma de los trabajos, elección adecuada de la ubicación del parque de maquinaria, zonas de préstamo de materiales, área destinada a operarios y redacción del documento de seguridad e higiene.
- La Dirección Ambiental decidirá la posibilidad de realizar riegos con agua para minimizar la emisión de polvo.
- Durante el replanteo se ubicará la localización exacta de las operaciones mediante jalonamiento
- Antes de la entrada de la maquinaria deberá encontrarse señalizada la zona por donde se permite su tránsito mediante jalones y cintas plásticas se reglarán todos los motores de la maquinaria y vehículos de carga, prestando especial atención a las pérdidas de aceite.
- Tanto la tierra sobrante de los desmontes como la importada de otros lugares deben colocarse en zonas cercanas a la obra para tener rápido acceso a ella en caso de necesitarse, debiéndose ubicar en zonas llanas, alejadas lo máximo posible de los cauces fluviales y nunca sobre vegetación natural.
- Los materiales para las obras deben almacenarse en lo posible bajo cubierta, en zonas llanas y lejos de cursos fluviales.
- Se consideran zonas excluidas aquellas unidades donde se presentan los mayores valores ecológicos (riberas, formaciones vegetales de interés) y aparecen condicionantes decisivos, tal es el caso de la presencia de elevadas pendientes. No se permite por ningún motivo la ubicación de ningún tipo de instalación, así como la realización de vertidos y préstamos de tierra. Deberán ubicarse fuera de zonas de flujo preferente del río Saja.
- Se consideran zonas restringidas aquellas zonas con altos valores ecológicos. En estas zonas se admite la localización de instalaciones al servicio de las obras, con carácter temporal, exclusivamente durante la realización de las mismas, debiéndose retirar por completo a la finalización de estas y restituir al terreno sus condiciones originales tanto topográficas como de cubierta vegetal. Dentro de estas zonas se prohíbe la realización de vertidos.

MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA VEGETACIÓN

- Para evitar daños innecesarios en la vegetación natural de la zona se procederá a la señalización de las zonas donde la maquinaria debe limitar sus actuaciones (zonas de préstamo y vertedero, nuevos trazados, vías de acceso a obra, etc.).

MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA FAUNA

- La maquinaria debe limitarse a la zona restringida para ella, se prohibirán los trabajos nocturnos y el periodo de obras no deberá coincidir con períodos de cría y nidificación de la fauna de interés en los 590 m de Hábitat prioritario, concretamente, al paso de la tubería atravesando el curso fluvial del río Saja (PK 3+860 a 4+390 de la tubería de conducción hacia el Alto de Quijas, punto ZRV4 del anejo 14 de Restauración Ambiental).
- Se realizará un control y prevención del ruido generado durante las obras.
- El periodo de obras no deberá coincidir con períodos de cría y nidificación de la fauna de interés en los 590 m de Hábitat prioritario, concretamente, al paso de la tubería atravesando el curso fluvial del río Saja (PK 3+860 a 4+390 de la tubería de conducción hacia el Alto de Quijas, punto ZRV4 del anejo 14 de Restauración Ambiental).
- La excavación de la zanja será idealmente inmediata al tapado de la misma tras la instalación de la tubería

MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DE LOS SUELOS.

- Ocupación de suelos. Las instalaciones auxiliares se ubicarán en aquellas zonas de menor valor ambiental y siempre alejado de los principales cursos fluviales.
- Las zonas en las que se hayan producido compactaciones debido a la estancia y paso de maquinaria, deberán ser restauradas mediante arado y restauración vegetal posterior.
- Cuando las obras finalicen, se procederá a la limpieza y restauración del lugar donde se haya ubicado el parque de maquinaria y otras instalaciones complementarias, la limpieza consistirá en la retirada de todos los residuos acumulados en vertederos controlados (plásticos, papeles, cartones, repuestos, cajas, etc.).
- En aquellas zonas de pendientes donde aparecen erosiones severas (surcos de más de 1,5 m. de profundidad) sobre calizas, se procederá a la instalación de diques de contención contruidos con gaviones de piedras que hay en el entorno.

MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PAISAJE.

- Pérdida de la calidad visual. se intentará aminorar durante LA fase de formulación mediante la elección adecuada de la ubicación del área logística y un cronograma de obras adecuado.

MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO SOCIOECONÓMICO

- Divulgación transparente de las actuaciones en los medios de comunicación
- Control de la aparición de posibles restos arqueológicos

Durante los trabajos se llevará a cabo un Programa de Vigilancia Ambiental que garantice la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, y que sirva para prevenir y corregir posteriores disfunciones de las medidas propuestas o la aparición de efectos ambientales no previstos.

Proyecto de conexión del depósito de Camargo con la Autovía del Agua: Tramo San Salvador de Heras-Camargo. Clave: 01.339-256/2111
IMPACTOS AMBIENTALES PREVISTOS.

Impactos sobre la atmósfera

- Durante la fase de construcción, las emisiones de polvo, partículas sedimentables, contaminantes gaseosos y emisiones acústicas y vibratorias vendrán asociadas esencialmente al funcionamiento y circulación de la maquinaria de obra necesaria para acometer las actuaciones previstas

Impactos sobre la hidrología

- Durante la fase de construcción podrían producirse vertidos de sustancias contaminantes debido al funcionamiento de la maquinaria de obra y los lixiviados asociados a los mismos.

Impactos sobre el suelo

- Se producirá una ocupación temporal del suelo, la retirada provisional de los horizontes superficiales y orgánicos, excavaciones y la eliminación de la cobertura vegetal necesaria para la adecuación de los accesos.

Impactos sobre la vegetación

- Vendrán asociados al tránsito de maquinaria a través de algún sector de pradería, considerando en todo caso que la mayor parte de la traza se diseña aledaña a caminos consolidados existentes. No obstante, no se prevé la afección a hábitats de interés.

Impactos sobre la fauna

- Los impactos sobre la fauna vendrá definida por la necesidad de tránsito de la maquinaria para la ejecución de las obras que pueda afectar a los hábitats del entorno, sobre todo en lo referido a molestias por ruido y, en menor medida, por polvo en suspensión.
- La posible interferencia con zonas de campeo de algunas rapaces, especialmente el águila calzada, no conlleva afecciones significativas más allá de molestias puntuales. Asimismo, no se tiene constancia de la existencia de zonas de nidificación cercanas o en el área de influencia del proyecto, por lo que no se consideran periodos específicos de control ambiental

Impactos sobre el paisaje

- Considerando las características formales de la actuación, en cuanto que las conducciones van enterradas y, a su vez, considerada la reducida extensión de la cuenca visual afectada y la escasa significación de la vegetación que de alguna manera puede verse afectada, no se contempla la existencia de posibles impactos significativos

Impactos sobre el patrimonio cultural

- Con fecha 5 de abril de 2013, se recibió autorización de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria para la realización de una prospección arqueológica en el ámbito afectado por el proyecto. Dicha prospección fue realizada y el informe de conclusiones remitido a esa Consejería de Educación, Cultura y Deporte con fecha 10 de julio de 2013.
- Debido a la ausencia de elementos patrimoniales en el entorno de actuación y a las propias características de la actuación proyectada, el impacto que pueda generarse sobre este factor para todas las alternativas consideradas es inexistente

Impactos por generación de residuos

- La generación de residuos durante la fase de construcción depende en gran medida de la gestión de los materiales, no previendo entre otros volúmenes considerables de excedentes de excavación e inertes.

MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS.

Medidas para la protección de la atmósfera

- Cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre (Real Decreto 524/2006, de 28 de abril).
- Se empleará maquinaria homologada y se priorizará el uso de maquinaria nueva.
- Se asegurará su puesta a punto mediante las correspondientes revisiones y mantenimientos periódicos.

Medidas para la protección de la hidrología

- Se dispondrá a pie de obra de materiales y sistemas de contención de derrames.

Medidas para la protección del suelo

- Jalonamiento estricto del área de ocupación de las obras.
- Reposición de los accesos, mediante la retirada del material aportado y el extendido de tierra vegetal previamente acopiada.
- Realización de siembras, regeneración de la capa edáfica superficial.

Medidas para la protección de la vegetación y hábitats

- Restricción de la maquinaria a las zonas jalonadas; quedando prohibida su circulación fuera de ellas.
- Sensibilización del personal de la obra sobre el encuadre ambiental de la actuación.
- Afección a los ejemplares arbóreos o arbustivos estrictamente necesarios, priorizando la poda sobre el apeo total.

Medidas para la protección de la fauna

- Jalonamiento estricto de la zona de trabajo.

Medidas para la protección del medio socioeconómico

- Reposición de accesos o servicios que puedan verse afectados.

Medidas para la protección del patrimonio cultural

- Paralización cautelar del tajo afectado por la posible detección de elementos arqueológicos.
- Aviso inmediato al Servicio de Patrimonio Cultural del Gobierno de Cantabria.

Medidas para la gestión de los residuos

- Gestión de los residuos generados en la obra, especialmente los catalogados como peligrosos.
- Habilitación de un punto limpio.
- Retirada de todo tipo de residuos y entrega a gestor autorizado.
- Limpieza total de cualquier residuo o material sobrante al finalizar las obras.

Durante los trabajos se llevará a cabo un Programa de Vigilancia Ambiental que garantice la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, y que sirva para prevenir y corregir posteriores disfunciones de las medidas propuestas o la aparición de efectos ambientales no previstos.

Proyecto de conexión de la Autovía del Agua con Bezana. Clave: 01.339-0257/2111

IMPACTOS AMBIENTALES PREVISTOS.

Impactos sobre la atmósfera

- Durante la fase de construcción, las emisiones de polvo, partículas sedimentables, contaminantes gaseosos y emisiones acústicas y vibratorias vendrán asociadas esencialmente al funcionamiento y circulación de la maquinaria de obra necesaria para acometer las actuaciones previstas

Impactos sobre la hidrología

- Durante la fase de construcción podrían producirse vertidos de sustancias contaminantes debido al funcionamiento de la maquinaria de obra y los lixiviados asociados a los mismos.

Impactos sobre el suelo

- Se producirá una ocupación temporal del suelo, la retirada provisional de los horizontes superficiales y orgánicos, excavaciones y la eliminación de la cobertura vegetal necesaria para la adecuación de los accesos.

Impactos sobre la vegetación

- Vendrán asociados a la eliminación de algunos ejemplares arbóreos al objeto de posibilitar el acceso de la maquinaria al punto de trabajo. No obstante, no se prevé la afección a hábitats de interés.

Impactos sobre la fauna

- Los impactos sobre la fauna vendrá definida por la necesidad de tránsito de la maquinaria para la ejecución de las obras que pueda afectar a los hábitats del entorno, sobre todo en lo referido a molestias por ruido y, en menor medida, por polvo en suspensión.

Impactos sobre el paisaje

- Considerando las características formales de la actuación, en cuanto que las conducciones van enterradas y, a su vez, considerada la reducida extensión de la cuenca visual afectada y la escasa significación de la vegetación que de alguna manera puede verse afectada, no se contempla la existencia de posibles impactos significativos

Impactos sobre el patrimonio cultural

- Con fecha 5 de abril de 2013, se recibió autorización de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria para la realización de una prospección arqueológica en el ámbito afectado por el proyecto. Dicha prospección fue realizada y el informe de conclusiones remitido a esa Consejería de Educación, Cultura y Deporte con fecha 10 de julio de 2013.
- Debido a la ausencia de elementos patrimoniales en el entorno de actuación y a las propias características de la actuación proyectada, el impacto que pueda generarse sobre este factor para todas las alternativas consideradas es inexistente

Impactos por generación de residuos

- La generación de residuos durante la fase de construcción depende en gran medida de la gestión de los materiales, no previendo entre otros volúmenes considerables de excedentes de excavación e inertes.

MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS.

Medidas para la protección de la atmósfera

- Cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre (Real Decreto 524/2006, de 28 de abril).
- Se empleará maquinaria homologada y se priorizará el uso de maquinaria nueva.
- Se asegurará su puesta a punto mediante las correspondientes revisiones y mantenimientos periódicos.

Medidas para la protección de la hidrología

- Se dispondrá a pie de obra de materiales y sistemas de contención de derrames.

Medidas para la protección del suelo

- Jalonamiento estricto del área de ocupación de las obras.
- Reposición de los accesos, mediante la retirada del material aportado y el extendido de tierra vegetal previamente acopiada.
- Realización de siembras, regeneración de la capa edáfica superficial.

Medidas para la protección de la vegetación y hábitats

- Restricción de la maquinaria a las zonas jalonadas; quedando prohibida su circulación fuera de ellas.
- Sensibilización del personal de la obra sobre el encuadre ambiental de la actuación.
- Afección a los ejemplares arbóreos o arbustivos estrictamente necesarios, priorizando la poda sobre el apeo total.
- Compensación de las pérdidas más significativas con replantaciones en zonas fuera de la servidumbre o entorno del depósito.

Medidas para la protección de la fauna

- Jalonamiento estricto de la zona de trabajo.

Medidas para la protección del medio socioeconómico

- Reposición de accesos o servicios que puedan verse afectados.

Medidas para la protección del patrimonio cultural

- Paralización cautelar del tajo afectado por la posible detección de elementos arqueológicos.
- Aviso inmediato al Servicio de Patrimonio Cultural del Gobierno de Cantabria.

Medidas para la gestión de los residuos

- Gestión de los residuos generados en la obra, especialmente los catalogados como peligrosos.
- Habilitación de un punto limpio.
- Retirada de todo tipo de residuos y entrega a gestor autorizado.
- Limpieza total de cualquier residuo o material sobrante al finalizar las obras.

Durante los trabajos se llevará a cabo un Programa de Vigilancia Ambiental que garantice la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, y que sirva para prevenir y corregir posteriores disfunciones de las medidas propuestas o la aparición de efectos ambientales no previstos.

Adicionalmente a lo anterior se incluirá información relativa al cumplimiento de los requisitos que, para la realización de nuevas actuaciones, establece la Directiva Marco del Agua (Directiva 2000/60/CE). Para ello se cumplimentarán los apartados siguientes:

4. Cumplimiento de los requisitos que para la realización de nuevas actuaciones según establece la Directiva Marco del Agua (Directiva 2000/60/CE)

Para la actuación considerada se señalará una de las dos siguientes opciones.

- a. La actuación no afecta al buen estado de las masas de agua de la Demarcación a la que pertenece ni da lugar a su deterioro
- b. La actuación afecta al buen estado de alguna de las masas de agua de la Demarcación a la que pertenece o produce su deterioro

Si se ha elegido la primera de las dos opciones (no afección o deterioro), se incluirá, a continuación, su justificación, haciéndose referencia a los análisis de características y de presiones e impactos realizados para la demarcación.

Justificación:

La actuación únicamente prevé un impacto potencial sobre las aguas con carácter temporal durante la ejecución de las obras, el cual será minimizado con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras previstas y que se definen en el apartado anterior.

Por lo tanto, los proyectos no repercutirán sus acciones sobre las características de las masas de agua de la Demarcación

En el caso de haberse señalado la segunda de las opciones anteriores (afección o deterioro de las masas de agua), se cumplimentarán los tres apartados siguientes aportándose la información que se solicita.

4.1 Las principales causas de afección a las masas de agua son (*Señalar una o varias de las siguientes tres opciones*).

- a. Modificación de las características físicas de las masas de agua superficiales.
- b. Alteraciones del nivel de las masas de agua subterráneas
- c. Otros (*Especificar*): _____

Justificación:

4.2. La actuación se realiza ya que (*Señalar una o las dos opciones siguientes*):

- a. Es de interés público superior
- b. Los perjuicios derivados de que no se logre el buen estado de las aguas o su deterioro se ven compensados por los beneficios que se producen sobre (*Señalar una o varias de las tres opciones siguientes*):

- a. La salud humana
- b. El mantenimiento de la seguridad humana
- c. El desarrollo sostenible

Justificación:

4.3 Los motivos a los que se debe el que la actuación propuesta no se sustituya por una opción medioambientalmente mejor son (*Señalar una o las dos opciones siguientes*):

- a. De viabilidad técnica
- b. Derivados de unos costes desproporcionados

Justificación:

7. ANALISIS FINANCIERO Y DE RECUPERACION DE COSTES

Este análisis tiene como objetivo determinar la viabilidad económica de la actuación, considerando el flujo de todos los ingresos y costes (incluidos los ambientales recogidos en las medidas de corrección y compensación que se vayan a establecer) durante el periodo de vida útil del proyecto. Se analizan asimismo las fuentes de financiación previstas de la actuación y la medida en la que se espera recuperar los costes a través de ingresos por tarifas y cánones; si estos existen y son aplicables.

Para su realización se deberán cumplimentar los cuadros que se exponen a continuación, suministrándose además la información complementaria que se indica.

1. Costes de inversión totales previstos.

Costes de Inversión	Total (Miles de Euros)
Terrenos	480
Construcción	11.520
Equipamiento	2.880
Asistencias Técnicas	960
Tributos	
Otros	160
IVA	
Total	16.000

2. Plan de financiación previsto

FINANCIACION DE LA INVERSIÓN	Total (Miles de Euros)
Aportaciones Privadas (Usuarios)	0
Presupuestos del Estado	0
Fondos Propios (Sociedades Estatales)	0
Prestamos	0
Fondos de la UE	12.800
Aportaciones de otras administraciones	3.200
Otras fuentes	0
Total	16.000

3. Costes anuales de explotación y mantenimiento previstos

Costes anuales de explotación y mantenimiento	Total (Miles de Euros)
Personal	90
Energéticos	160
Reparaciones	61
Administrativos/Gestión	9
Financieros	0
Otros (evacuación fangos) (*)	0
Total	320

4. Si la actuación va a generar ingresos, realice una estimación de los mismos en el cuadro siguiente:

Ingresos previstos por canon y tarifas (según legislación aplicable)	Total (Miles de Euros)
Uso Agrario	0
Uso Urbano	422
Uso Industrial	0
Uso Hidroeléctrico	0
Otros usos	0
Total	422

Los ingresos por tarifa a percibir de los usuarios, contemplan, los costes de explotación, los gastos propios de la sociedad estatal y los de amortización de los préstamos a suscribir, en su caso, por la sociedad estatal o la periodificación de las aportaciones realizadas por otras Administraciones.

5. Explique cómo se prevé que se cubran los costes de explotación y mantenimiento para asegurar la viabilidad del proyecto:

Para la financiación de la actuación se deberá suscribir un Convenio con los usuarios donde se establecerán las garantías y fórmula de pago de la tarifa que deberá abonar el usuario, recogiendo además de los costes de explotación, los gastos propios de la sociedad estatal, los de amortización de los préstamos a suscribir, en su caso, por la sociedad estatal.

Durante los veinticinco (25) primeros años, como máximo, desde la entrada en explotación de la infraestructura, la Sociedad recuperará de los usuarios, vía tarifas, el préstamo, si lo hubiere y los gastos financieros asociados al mismo.

8. ANÁLISIS SOCIO ECONÓMICO

En la medida de lo posible, describa los impactos socioeconómicos de la actuación en los apartados siguientes:

1. ¿Cuál de los siguientes factores justifica en mayor medida la realización de la actuación (si son de relevancia semejante, señale más de uno)?

- a. Necesidades de nuevas aportaciones hídricas para abastecer a la población
- b. Necesidades de nuevas aportaciones hídricas para la agricultura
- c. Aumento de la producción energética
- d. Necesidades de nuevas aportaciones hídricas para la actividad industrial o de servicios
- e. Aumento de la seguridad frente a inundaciones
- e. Necesidades ambientales

2. La explotación de la actuación, en su área de influencia, favorecerá el aumento de:

- a. La producción
- b. El empleo
- c. La renta
- d. Otros _____

Justificar:

En la fase de construcción, la actuación incidirá positivamente en la creación de empleo en los sectores de la construcción y de los servicios. En la fase de explotación la incidencia es menor.

3. Otras afecciones socioeconómicas que se consideren significativas (*Describir y justificar*).

Mejora de las infraestructuras de abastecimiento, posibilitando la atención de nuevas demandas.

Justificar:

La renovación de la infraestructura de abastecimiento permitirá atender nuevas demandas, en mejores condiciones y reduciendo los costes energéticos asociados.

4. ¿Existe afección a bienes del patrimonio histórico-cultural?

- a. Si, muy importantes y negativas
- b. Si, importantes y negativas
- c. Si, pequeñas y negativas
- d. No
- e. Si, pero positivas

Justificar:

Analizados los trazados no se prevén afecciones.

9. CONCLUSIONES

Incluya, a continuación, un pronunciamiento expreso sobre la viabilidad del proyecto y, en su caso, las condiciones necesarias para que sea efectiva, en las fases de proyecto o de ejecución.

El proyecto es:

1. Viable, desde los aspectos económico, técnico, social y ambiental, tal y como se ha expuesto a lo largo del presente Informe de Viabilidad.

El proyecto contribuye al objetivo del uso sostenible del agua a través del cumplimiento de la Directiva, que marca los objetivos de calidad de los recursos hídricos para abastecimiento.

2. Viable con las siguientes condiciones:

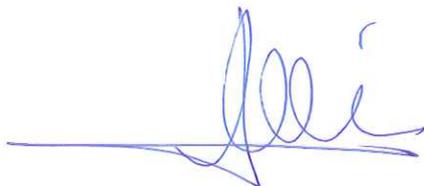
a) En fase de proyecto

Especificar: _____

b) En fase de ejecución

Especificar: _____

3. No viable



Fdo.:

Nombre: **Jerónimo Moreno Gaya**

Cargo: **Director de Proyectos y Contratación**

Institución: **Aguas de las Cuencas de España, S.A (ACUAES)**



176

Informe de Viabilidad correspondiente a:

Título de la actuación: **ABASTECIMIENTO DE AGUA A CANTABRIA (SEGUNDA FASE)**

Informe emitido por: **AGUAS DE LAS CUENCAS DE ESPAÑA, SA (ACUAES)**

En fecha: **DICIEMBRE 2013**

El informe se pronuncia de la siguiente manera sobre la viabilidad del Proyecto:

- Favorable
 No favorable

¿Se han incluido en el informe condiciones para que la viabilidad sea efectiva en fase de proyecto o de ejecución?

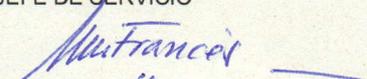
- No
 Sí (especificar):

Resultado de la supervisión del Informe de Viabilidad

El informe de viabilidad arriba indicado

- Se aprueba por esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente, autorizándose su información pública, sin condicionantes
- Se aprueba por esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente, autorizándose su información pública, con los siguientes condicionantes:
- ✓ Se realizara un control ambiental que minimice los efectos de las actuaciones previstas en la vegetación natural.
 - ✓ El depósito de los materiales procedentes de las actuaciones se realizará en vertederos autorizados, según la legislación vigente.
 - ✓ Las tarifas a aplicar a los usuarios se atenderán a la legislación vigente y tenderán a una recuperación de los costes asociados.
 - ✓ Antes de la licitación de las obras deberá estar aprobado el Proyecto y finalizada la correspondiente tramitación ambiental, por lo que tanto en la fase de Proyecto como en las fases de Ejecución y Explotación se tendrán en cuenta, en su caso, las condiciones dispuestas en la Aprobación Técnica y en la documentación ambiental del Proyecto y/o derivadas de la tramitación ambiental del mismo.
- No se aprueba por esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente. El Órgano que emitió el informe deberá proceder a replantear la actuación y emitir un nuevo informe de viabilidad.

Madrid, a *18* de *Diciembre* de 2013
EL JEFE DE SERVICIO


Miguel Francés Mañamud

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS Y TECNOLOGÍA


Antonio J. Alonso Burgos

LA DIRECTORA GENERAL DEL AGUA


Liana Ardiles López

EL SECRETARIO DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

27 DIC 2013


Federico Ramos de Armas