

**INFORME DE VIABILIDAD DEL PROYECTO DE RENOVACIÓN DEL RAMAL DE ABASTECIMIENTO OJÓ-
RICOTE REVERSIBLE (MU/VARIOS) 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:**

PROYECTO DE RENOVACIÓN DEL RAMAL DE ABASTECIMIENTO OJÓS-RICOTE REVERSIBLE (MU/VARIOS)

Clave de la actuación:**En caso de ser un grupo de proyectos, título y clave de los proyectos individuales que lo forman:****Municipios en los que se localizan las obras que forman la actuación:**

Municipio	Provincia	Comunidad Autónoma
OJÓS	MURCIA	MURCIA
RICOTE	MURCIA	MURCIA

Organismo que presenta el Informe de Viabilidad:

MANCOMUNIDAD DE LOS CANALES DEL TAIBILLA

Nombre y apellidos persona de contacto	Dirección	e-mail (pueden indicarse más de uno)	Teléfono	Fax
ANDRES MARTINEZ FRANCES	C/MAYOR, 1 30201 CARTAGENA (MURCIA)	andres.martinez@mct.es	868901540	

Organismo que ejecutará la actuación (en caso de ser distinto del que emite el informe):

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)

La Mancomunidad de los Canales del Taibilla (MCT) es un organismo autónomo adscrito al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico cuya finalidad es el abastecimiento en Red Primaria (captación, tratamiento, conducción y almacenamiento en depósitos de reserva) cuya zona geográfica de actuación son 11.000 km² pertenecientes a 3 Comunidades Autónomas (Castilla La Mancha (Provincia de Albacete), Murcia y Valencia (Provincia de Alicante); su ámbito geográfico se extiende a lo largo de 2 Confederaciones Hidrográficas (Segura y Júcar). Abastece de agua potable en alta a los núcleos de población de 80 municipios. Entre los municipios mancomunados se encuentran Ojós y Ricote, pertenecientes a la comarca de la Vega Media de Murcia.

El ramal de Ojós - Ricote Reversible actualmente funciona como una conducción reversible que permite el bombeo de agua desde la elevación de Ricote ubicada junto al depósito de Ojós (T.M. Ojós) y el funcionamiento por gravedad, suministrando agua desde el depósito de Ricote (T.M. Ricote). La tubería data del año 1967, está construido con tubería de fibrocemento con junta Gibault, posee una longitud de 1977 metros y un diámetro DN 150 mm. Como la mayor parte de las tuberías antiguas dan lugar a frecuentes averías, siendo preciso acometer su renovación. Actualmente solo se ha sustituido la tubería original por una de fundición dúctil de igual DN en un tramo de 143 metros entre los PKs 0+851 y 0+994

La antigüedad de la tubería y el tráfico de la carretera están ocasionando continuas roturas en la misma con el consiguiente perjuicio en la explotación y los daños que producen debido a la gran presión de funcionamiento de la misma.

La tubería en su origen discurría por el arcén de la carretera y se disponía de una franja de expropiación, pero las ampliaciones de la carretera la han dejado prácticamente por la calzada.

Adicionalmente, el depósito de Ricote tiene un consumo en periodos punta de unos 500 m³/día siendo la capacidad del depósito existente de 300 m³

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

La actuación se plantea como sustitución de la tubería de impulsión-reversible, por otra nueva, más resistente (en fundición dúctil) y de diámetro 200 mm (que compense las futuras pérdidas de sección generadas por la cal) que permitan aumentar la garantía del servicio evitando las roturas y las limitaciones de caudal

Aumentar el volumen de reserva en el depósito de Ricote para hacer frente a los consumos actuales y previstos

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:

Ley 11/2005 de junio, por la que se modifica la Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional, Disposición Transitoria Cuarta, Anexo IV, apartado 2.2. punto "o": Remodelación del sistema de conducciones de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla

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:

No contribuye significativamente a la mejora del estado de las masas de agua

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 garantiza un eficiente y óptimo abastecimiento, presente y futuro, a las localidades de Ojós y Ricote. Aumenta la capacidad de transporte de agua a ambos municipios y aumenta el volumen de reserva disponible en el municipio de Ricote.

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 pretende una reducción del consumo de agua, pero mejorará la eficiencia del abastecimiento al evitarse pequeñas pérdidas

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 produce efectos sobre la calidad de las aguas

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

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

Justificar la respuesta:

La actuación no presenta efectos asociados a las inundaciones

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 no tiene efectos sobre la conservación y la gestión del dominio público terrestre hidráulico o marítimo-terrestre

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 colabora en una mayor capacidad de la red y reducción del número de averías, con lo que se mejora la garantía de suministro y se reduce la pérdida de calidad en caso de averías.

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:

La actuación permite aumentar la seguridad del suministro y reduce el riesgo de daños catastróficos, al tratarse de una conducción más fiable

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

- a) Mucho

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

Justificar la respuesta:

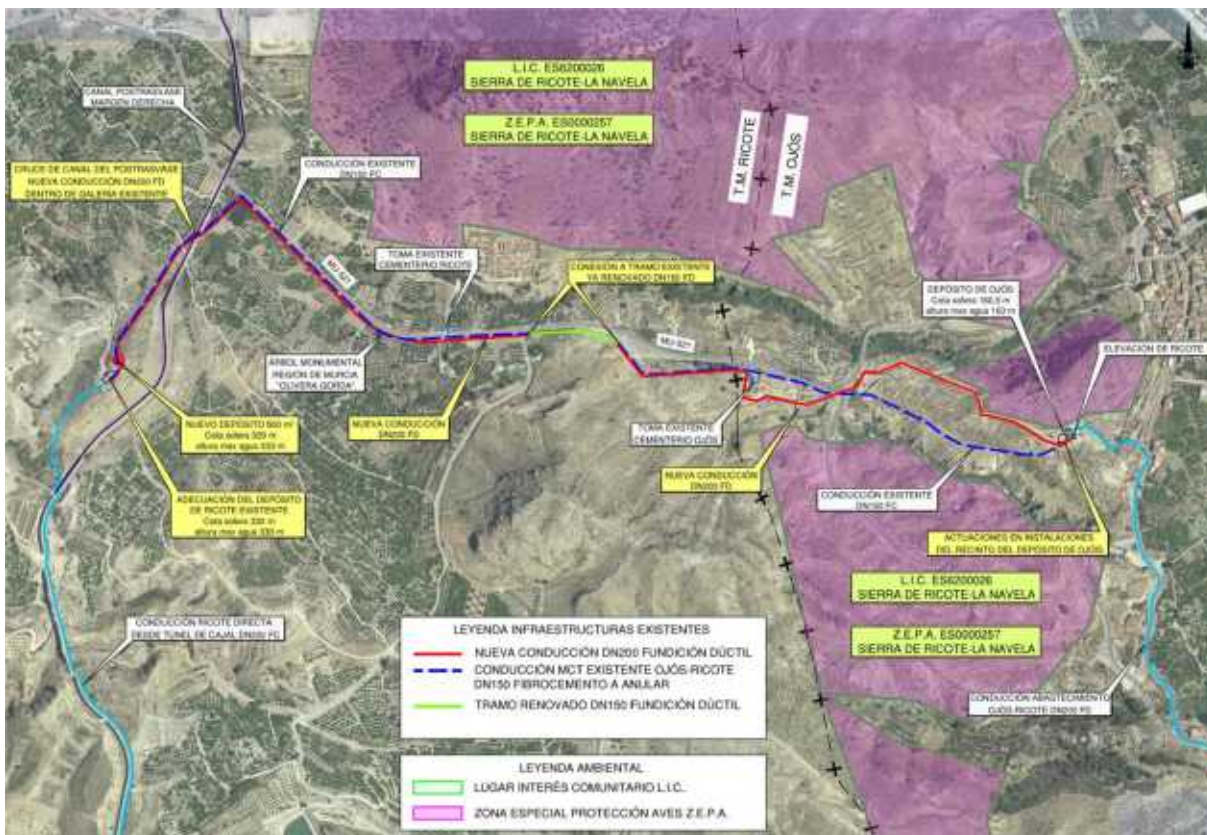
La actuación no tiene efectos sobre el caudal ecológico.

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.

La actuación pretende la renovación del actual ramal Ojós - Ricote reversible de tubería de fibrocemento DN 150 por una nueva tubería en DN 200 de fundición dúctil, desde la elevación de Ricote, ubicada junto al depósito de Ojós, hasta llegar al depósito actual de Ricote, incluyendo la ejecución de un nuevo depósito.

En la imagen siguiente se muestra el emplazamiento de las obras (en rojo) en relación a las tuberías actuales (azul), así como los espacios protegidos (rosa rayado). Las coordenadas del punto inicial de las obras en la elevación de Ricote son X:645.077 m Y: 4.223.270 m y las del punto final con el nuevo depósito X:643.592 m Y: 4.223.366 m



En resumen las obras objeto de este proyecto son:

- Nueva tubería en DN200 fundición dúctil que sustituirá a la actual tubería DN150 de fibrocemento. Para ello será necesaria la instalación de 1.931 m de tubería DN200 fundición, que conectarán con un tramo intermedio de 143 m que ya se encuentra renovado en DN150 fundición dúctil. La nueva tubería dispondrá de los accesorios habituales para una correcta explotación, como anclajes, válvula de corte, ventosas y desagüe.
- Nuevo depósito de 500 m³ de capacidad junto al actual depósito de Ricote. Tendrá una sección circular de diámetro interior de 11,3 m, diseñado a la misma lámina máxima de agua del depósito actual de 333 m, con 5 metros de altura. Será de hormigón armado conformado por muros perimetrales y cubierta mediante un forjado de placas prefabricadas que apoyan sobre los muros. Dispondrá de caseta de entrada, caseta de salida, aliviadero, sistema de drenaje y desagüe,

contador, y un sistema de rectoración en continuo del agua.

- Actuaciones de adecuación en el depósito existente de Ricote e interconexión con el nuevo depósito, consistiendo en la renovación de las tuberías de entrada y salida de fibrocemento, interconexión entre el depósito existente y el nuevo depósito, conexión de la salida con la caseta de salida del nuevo depósito y conexión de la entrada desde El Cajal con el nuevo depósito
- Actuaciones en el recinto del depósito de Ojós, que debido al grado de deterioro que presenta es preciso llevar a cabo su adecuación. Estas actuaciones son: Sustitución de la aspiración DN150 desde la arqueta anexa, Renovación del inicio de la conducción de la elevación DN200 desde el interior de la elevación en acero inoxidable AISI-316 Schedule 40, Sustitución del desagüe de fondo y del aliviadero, ambos DN150, del depósito de Ojós, Ejecución de nueva arqueta para albergar válvula de mariposa DN150 PN25 de entrada al depósito de Ojós desde el depósito de Ricote y Mejoras en la urbanización del recinto del depósito de Ojós.
- Obras de reposiciones de servicios y adecuación ambiental, consistentes en la reposición de los servicios e instalaciones que pudieran verse afectadas por la traza; por un lado conducciones de servicios urbanos, riego (desmontaje de hidrantes de riego), acequias,... así como adecuaciones de las fincas y caminos privados que pudieran verse afectados por la traza. Se incluyen igualmente una serie de medidas ambientales para minimizar la afección por las obras.

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).

La principal problemática del ramal Ojós-Ricote reversible (tubería de Fibrocemento) se deriva de la elevada longevidad de las instalaciones del mismo. A esto le unimos problemas de rotura por presión y que la tubería en su origen discurría por el arcén de la carretera y se disponía de una franja de expropiación, pero las ampliaciones de la carretera la han dejado prácticamente por la calzada, por lo que el deterioro de la instalación con el paso del tiempo hace justificable la renovación de dicho ramal.

La actuación se corresponde con una renovación, ajustándose en la medida de lo posible a las trazas de las tuberías existentes con variantes de trazado en aquellos puntos en que ha sido imprescindible.

Otras alternativas estudiadas se basaban en trazados completamente nuevos

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

La alternativa seleccionada permite la renovación de la conducción existente utilizando en gran parte las trazas actuales.

Dado que la conducción actual presenta tramos ya renovados a los que es necesario conectar, las otras alternativas estudiadas suponían aumentos de longitud y costes que hacen más ventajosa la solución seleccionada de utilizar en la medida de lo posible las trazas de las conducciones existentes.

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).

La viabilidad técnica de las obras está garantizada en cuanto a que estas se componen de elementos (tuberías, válvulas, estructuras de hormigón, etc) habituales en todos los organismos de gestión del agua, tanto en la tipología como en sus características.

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

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):*

Las obras previstas en este proyecto no afectan de forma directa ni indirecta a ningún espacio de la red Natura ni están incluidos en ninguno de los supuestos en los que la ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental de ambiente estatal obliga al tramite reglado de Evaluación de Impacto Ambiental y por tanto no es necesario el citado tramite.

Para acreditar la no afección a la Red Natura 2000 el 16 de junio de 2016 se procedió a solicitar a la OISMA de la D.G del Medio Natural, un certificado de afección compatible a espacios de la Red Natura 2.000, en virtud de la legislación vigente en materia de Evaluación Ambiental, , siendo respondida a fecha de 22 de Septiembre de 2016 indicando que no se considera que las actuaciones vayan a tener efectos negativos significativos o apreciables sobre la red Natura 2000, siempre y cuando se cumpla lo establecido en el Documento Ambiental

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

A) EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES

1_CLIMATOLOGIA

Debido a la escasa superficie natural afectada, ya que las principales actuaciones consisten en la renovación de conducciones subterráneas o a la implantación de nuevas instalaciones junto a otras similares existentes actualmente, no es previsible que se produzcan modificaciones significativas en la climatología de la zona de actuación, tanto durante la fase de construcción, como en la de funcionamiento..

2_CALIDAD DEL AIRE

Tanto los movimientos de tierras y materiales, como el tráfico de maquinaria pesada, podrán afectar de manera negativa a la calidad del aire y al confort sonoro del área de actuación.

A este respecto, durante la fase de construcción de las obras, se generará un incremento de emisiones de gases de combustión, partículas en suspensión y ruidos procedentes del tráfico de maquinaria y

vehículos relacionados con la ejecución de la obra. Asimismo, es especialmente significativa en dicha fase las emisiones de partículas de polvo y de ruidos, procedentes del empleo de maquinaria pesada en actuaciones tales como excavación, rellenos y transporte de tierras y materiales.

Sin embargo estos impactos serán poco relevantes, ya que la zona donde se ejecutarán las actuaciones está relativamente alejada de las zonas habitadas. Asimismo, dichas obras se realizarán junto a vías de comunicación existentes, tales como la carretera de acceso a las instalaciones de MCT y la carretera RM-521, a través de las cuales circula actualmente tráfico rodado.

3_CARACTERÍSTICAS DEL SUELO

En líneas generales, el emplazamiento objeto de estudio se encuentra ocupado, conforme al Mapa Geológico de España, por un sustrato rocoso constituido por calizas y areniscas bioclásticas del Terciario, bajo las que se disponen arcillas y margas yesíferas triásicas del Keuper.

Concretamente, las actuaciones propuestas en el proyecto analizado atraviesan los siguientes tipos de suelos:

- Asociación de Fluvisoles calcáricos y Xerosoles cálcicos.
- Asociación de Regosoles calcáricos y Xerosoles cálcicos con inclusiones de Solonchaks litosólicos y Xerosoles gipsicos.
- Fluvisoles calcáricos.

Las afecciones producidas sobre los suelos del área de actuación, serán causadas principalmente por la posible compactación, contaminación accidental, pérdida y ocupación del suelo durante la fase de ejecución de las actuaciones propuestas. No obstante, es preciso destacar que aunque la mayor parte del trazado propuesto coincide con el de las conducciones actuales, los nuevos tramos se localizarán junto a terrenos que ya han sido modificados, tales como la carretera RM-521 y vial de acceso a instalaciones de la MCT.

Se estima que los efectos que la ejecución del proyecto podrá generar sobre el estado actual de los suelos presentes en la zona de actuación serán de escasa importancia, ya que la mayor parte de los trabajos se realizarán sobre suelos alterados.

4_HIDROLOGÍA

El ramal de abastecimiento Ojós-Ricote atraviesa el cauce del Barranco de Ricote. En cuanto a la posible afección sobre dicho cauce, es destacable que el Proyecto evita en todo momento su posible alteración, ya que al igual que la conducción existente, la nueva propuesta atravesará de forma subterránea el citado barranco, no produciéndose una ocupación que pudiera generar el denominado efecto barrera.

Por otra parte, el trazado propuesto atraviesa el "Canal del Postravase Margen Derecha". Durante la ejecución de las actuaciones previstas en dicha zona no se producirá afección alguna sobre dicho canal, ya que el trazado de la nueva conducción empleará una galería existente actualmente para dicha finalidad.

En líneas generales, el proyecto de renovación propuesto conllevará una mejora en las infraestructuras hidráulicas existentes y por tanto influirá positivamente en la calidad del agua que circula a través del ramal de abastecimiento Ojós-Ricote.

Los posibles impactos negativos causados por vertidos accidentales de sustancias peligrosas durante el empleo de maquinaria de obra, pueden causar afecciones significativas en el medio. Sin embargo su ocurrencia es poco probable y de carácter puntual.

5_VEGETACIÓN

Durante la fase de construcción de la instalación se producirán movimientos de tierras y desbroces que eliminarán la vegetación existente en la zona de estudio.

La mayor parte de la vegetación forestal presente en el área de actuación, corresponde a monte bajo y matorral, identificándose ejemplares dispersos de *Tamarix sp.*, *Pinus halepensis*, *Phoenix dactylifera* y *Cupressus sempervirens*.

Con respecto a la importancia de dicha afección, es preciso incidir en el objetivo del proyecto, consistente en la sustitución de una conducción subterránea existente, por lo que en líneas generales los terrenos donde se va a realizar dicha actuación se encuentran alterados, no existiendo sobre ellos una vegetación de especial importancia para su conservación.

Con respecto a los nuevos tramos que difieren de la conducción actual, se ha definido su trazado aprovechando la cuneta de las vías de comunicación existentes actualmente, correspondientes a la carretera RM-521 y el vial de acceso a las infraestructuras de la MCT. En dichas zonas, la vegetación presente es característica de bordes de caminos y de terrenos alterados, no identificándose especies de especial valor para su conservación.

Es especialmente significativa la presencia junto al trazado actual, de la “Olivera Gorda de Ricote” incluida en el catálogo de árboles monumentales de la Región de Murcia. Según establece la señal informativa de la Concejalía de Turismo del Ayuntamiento de Ricote presente en la zona, la descripción de dicho árbol es: “Acebuche injertado en una sola de sus ramas de olivas almenas (*Olea europea*). Catalogada como el árbol histórico más antiguo de la Región de Murcia ya que se le atribuye una edad de 1400 años y una altura de ocho metros. Su relevancia histórica ha sido reconocida al haber ganado, en enero de 2008, el “Premio Árbol y Bosque del Año” en la categoría de Árbol Histórico, concedido por la ONG Bosques sin Fronteras...”

Para evitar posibles afecciones a dicho árbol, se ha modificado el trazado del ramal existente actualmente, desplazándolo hacia la carretera RM-521, aprovechando una superficie que se encuentra actualmente asfaltada.

En el tramo más próximo al Depósito de Ojós, se ha propuesto un nuevo trazado diferente al de la conducción actual, con el objetivo de evitar atravesar la cañada Martera cuya orografía y acceso es compleja, lo que implicaría una mayor afección al entorno durante la ejecución de las obras.

De acuerdo a la cartografía disponible, en la zona donde se propone el nuevo trazado se localizan los siguientes hábitats:

- 1520. * Vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*)
- 5330. Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos
- 6220. * Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea
- 8210. Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica
- 9560. * Bosques endémicos de *Juniperus spp.*

Sin embargo, es preciso destacar que el nuevo trazado propuesto se llevará a cabo junto a la carretera actual de acceso a las instalaciones de MCT de dicho depósito, aprovechando las superficies alteradas, por lo que no es previsible la afección a dichos hábitats.

6_FAUNA

La fase de construcción de las nuevas instalaciones, conllevará afecciones a la fauna directamente por la destrucción o modificación de sus hábitats; o de modo indirecto, por la pérdida de sus cualidades naturales (incremento de niveles sonoros, vibraciones, contaminación, aumento de la frecuentación humana, etc.).

No obstante y debido al carácter temporal y reversible de las actuaciones a realizar, durante la fase de ejecución de los trabajos relacionados con los movimientos de tierras y materiales, no está prevista la aparición de afecciones significativas sobre la fauna del área de actuación.

En cuanto a la fase de funcionamiento de las nuevas infraestructuras, al ser la mayor parte conducciones subterráneas o ampliación de los depósitos existentes, el estado de la zona será similar al actual.

7_ESPACIOS PROTEGIDOS

RED NATURA 2000

Aunque en líneas generales el área de actuación no se encuentra incluida en ningún espacio de la Red Natura 2000, ésta se localiza muy próxima a los siguientes:

LIC ES6200026 Sierra de Ricote-La Navela: Se trata de una sierra de media montaña abrupta y escarpada dominada por repoblaciones de pino carrasco (*Pinus halepensis*) y manchas de carrascal. Otras formaciones de interés son las comunidades rupícolas, sabinars de *Juniperus phoenicea* en cumbres frecuentemente acompañados por *Se-dum* sediforme, y lastonares de *Brachypodium retusum*. Son igualmente de interés las comunidades halófilas con diversas especies del género *Limonium*; tomillares gipsícolas; y la comunidad termófila de palmito asociada a coscojares y retamares. Entre los taxones de flora está presente *Sideritis glauca* incluida en el Anexo II de la Directiva 92/43. Destacan entre las especies de fauna el grupo de las rapaces (Águila real, Halcón peregrino, Búho real, Águila perdicera, Águila calzada y Águila culebrera) y las poblaciones de Chova piquirroja, todas ellas incluidas en el Anexo I de la Directiva 79/409. Igualmente están presentes *Cerambix cerdo* y un variado grupo de quirópteros (*Rhinolophus ferrumequinum*, *Miniopterus schreibersii*, *Rhinolophus euryale*, *Rhinolophus mehelyi*, *Myotis capaccinii* y *Myotis emarginatus*) del Anexo II de la Directiva 92/43.

ZEPA ES0000257 Sierra de Ricote y La Navela: La designación como ZEPA en cumplimiento de la Directiva del Consejo de las comunidades europeas 79/409/CEE, de 2 de abril de 1979, derogada por la Directiva 2009/147/CE, de 30 de noviembre, relativa a la conservación de las aves silvestres, se publicó en la Resolución de 11 de octubre de 2000 (BORM nº 243, de 19 de octubre de 2000) por cumplir los criterios numéricos para las especies Halcón común (*Falco peregrinus*) y Búho real (*Bubo bubo*).

El nuevo trazado propuesto para el ramal de abastecimiento, así como las actuaciones a realizar en los depósitos de Ricote y Ojós, no ocuparán superficies incluidas en espacios de la Red Natura 2000, por lo que no se prevé la aparición de impactos directos sobre ellos.

No obstante, su proximidad a dichos espacios, especialmente en el tramo más cercano al depósito de Ojos, implicará que durante la ejecución de aquellos trabajos que conlleven unos elevados niveles de

ruido o emisiones de partículas de polvo o gases, debido al empleo de maquinaria pesada, ejecución de movimientos de tierras y materiales... podrán generar un impacto indirecto sobre ellos, siendo necesaria la realización de un adecuado seguimiento ambiental, que permita minimizar dichos efectos.

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

No existe en la zona de afección ningún Espacio Natural Protegido, siendo el más próximo el Parque Regional Sierra de la Pila, situado a una distancia considerable de aproximadamente 11 km.

MONTES DE UTILIDAD PÚBLICA

El trazado propuesto no atraviesa ningún Monte incluido en el catálogo de Montes de Utilidad Pública de la CARM. No obstante, se encuentra muy próximo al monte de titularidad municipal "El Cajal" de Ojós y el monte de la Comunidad Autónoma "Sierra de Ricote".

Durante la fase de ejecución de las actuaciones previstas, se evitará la ocupación de superficies incluidas en dichos montes.

LUGARES DE INTERÉS GEOLÓGICO

La actuación no afectará a ningún Lugar de Interés Geológico de la Región de Murcia, siendo el más cercano "Terrazas Colgadas del Río Segura" el cual se encuentra a una distancia aproximada de 100 metros.

8_PAISAJE

En líneas generales el paisaje del área de actuación es característico de espacios semiáridos, con abundancia de vegetación de matorral, alternada con ejemplares puntuales de porte arbóreo.

Además de estas formaciones naturales, en la zona de estudio están presentes elementos artificiales que destacan sobre el medio en el que se encuentran, ya que poseen unos colores, forma y textura diferentes a su entorno. Este tipo de elementos lo constituyen el actual trazado de la carretera RM-521 y viales de acceso a los depósitos de Ricote y Ojós, así como otras infraestructuras hidráulicas existentes.

A este respecto, la ejecución de las actuaciones propuestas en el proyecto de renovación del ramal de abastecimiento Ojós-Ricote no conllevará afecciones a la calidad paisajística de la zona de actuación y sus inmediaciones, ya que se realizarán infraestructuras similares a las existentes.

Los impactos más destacados sobre el paisaje, se producirán durante la fase de ejecución de las obras, en las que se realizarán trabajos de desbroce y movimiento de tierras. No obstante, dichas actuaciones serán temporales y reversibles tras la finalización de las obras.

9_PATRIMONIO CULTURAL

No se ha identificado ningún elemento del patrimonio cultural de la Región de Murcia en el área de actuación.

10_VÍAS PECUARIAS

Tanto el trazado propuesto en el proyecto, como las infraestructuras existentes actualmente, atraviesan de forma subterránea la vía pecuaria, "Colada del Salto de la Novia".

La "Colada del Salto de la Novia" se encuentra en el municipio de Ricote y presenta un ancho variable de 8 metros y una longitud de 1.000 metros.

Durante la fase de funcionamiento de las nuevas infraestructuras no se generan afecciones sobre la vía pecuaria, ya que la nueva conducción discurre subterránea en dicho tramo.

B) MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS PROPUESTAS**1_ CALIDAD DEL AIRE**

Las medidas protectoras frente a la emisión de contaminantes procedentes del empleo de vehículos y maquinaria de obra, estarán dirigidas fundamentalmente a la comprobación del adecuado estado de dicha maquinaria, así como de su correcto funcionamiento:

- Todos los vehículos de obra deberán haber superado y estar en posesión del certificado de la Inspección Técnica de Vehículos, de manera que garanticen que las condiciones de emisión atmosférica de los motores de combustión empleados en la obra, se encuentran dentro de los límites y parámetros establecidos por la legislación vigente.
- • Igualmente, se deberán realizar comprobaciones periódicas de la maquinaria, con el objetivo de garantizar un correcto mantenimiento de la misma. En el caso de que la maquinaria no se encuentre en las condiciones adecuadas, se inmovilizará hasta que los fallos se corrijan.
- La maquinaria empleada deberá contener filtros reglamentarios. En el caso de que dicha maquinaria no tuviese estos filtros o no estuviesen en las condiciones necesarias, no se empleará hasta que el problema se resuelva.
- • El tiempo de funcionamiento de los motores de la maquinaria empleada, deberá limitarse al periodo de ejecución de la actuación a realizar.

2_ CALIDAD DEL AIRE: NIVELES DE POLVO

Se ha propuesto la aplicación de las siguientes medidas, destinadas a reducir los efectos que este tipo de emisiones podrán generar:

- Durante la fase de construcción, se llevarán a cabo riegos periódicos sobre todas aquellas superficies de trabajo susceptibles de generar niveles elevados de partículas de polvo.
- Respecto a la periodicidad de dichos riegos, deberán adaptarse a las características del suelo y la climatología de cada momento, ya que deberán mantenerse permanentemente húmedas las superficies susceptibles de emitir niveles elevados de polvo, durante el periodo de obras. Estos riegos serán más frecuentes entre los periodos secos correspondientes a los meses entre Abril a Septiembre.
- Estos riegos se realizarán mediante el empleo de camiones cuba.
- Igualmente, también se podrán producir importantes emisiones de partículas de polvo, procedentes del transporte de materiales, por lo que será preciso el empleo de lonas que cubran las cajas o volquetes de la maquinaria de transporte, de forma que la carga se encuentre tapada.
- Se limitará la velocidad de los vehículos en los caminos de acceso a la obra, con el objetivo de reducir el posible levantamiento de polvo.
- Se deberá señalizar la zona de obras, las limitaciones de velocidad, así como los posibles desvíos existentes.
- Los trabajadores que deban desempeñar su función en lugares en que la acumulación de polvo y partículas sea excesiva e incontrolable, deberán llevar el equipo de seguridad adecuado

(mascarilla y gafas), para su protección.

3_CALIDAD DEL AIRE:NIVEL DE RUIDO

Las medidas a adoptar para controlar estas emisiones sonoras son:

- Se deberá realizar un correcto mantenimiento de la maquinaria, con el objetivo de garantizar el correcto estado de la misma.
- Los equipos mecánicos empleados deberán cumplir con la normativa vigente referida a sus condiciones técnicas y acústicas.
- Limitación de los trabajos que puedan causar impactos sonoros, vibraciones molestas, luminosidad elevada, etc. durante el horario nocturno, en las inmediaciones de la zona de estudio, permitiendo únicamente aquellas actividades que necesariamente se deban realizar a esas horas. En todo caso, estas actuaciones deberán ser de carácter poco ruidoso.
- En este sentido, aquellas actuaciones cuya ejecución implique niveles de ruido elevados, no se realizarán en épocas críticas para la fauna.
- Se deberán insonorizar los compresores y la maquinaria de las obras, llevando a cabo un correcto mantenimiento de los mismos. Los vehículos con motor de combustión interna irán dotados de los oportunos silenciadores.
- En caso de que no se cumplan estas obligaciones, se tomarán las medidas que se consideren oportunas para compensar o minimizar las posibles consecuencias.

4_CARACTERÍSTICAS DEL SUELO

Se han propuesto una serie de medidas que permitan compensar o prevenir posibles efectos significativos sobre las características del suelo de la zona de estudio. Estas medidas se han clasificado en función del tipo de riesgo existente:

Evitar procesos erosivos:

- Durante la fase de construcción se ocupará únicamente el suelo reservado para el fin propuesto, llevando a cabo los movimientos de tierras según lo establecido en el proyecto de construcción. Para delimitar el área de estudio se jalonará la zona de ocupación estricta del proyecto, así como los caminos de acceso y las áreas destinadas a instalaciones auxiliares.
- Se aprovecharán para accesos los caminos existentes, así como superficies asfaltadas actualmente, con el fin de minimizar la superficie de suelo afectada.
- Durante las obras se deberán cuidar los movimientos y tránsito de maquinaria pesada, afectando únicamente la porción del terreno reservado para ello.
- El resto de materiales obtenidos en las excavaciones efectuadas en la zona de estudio, se reutilizarán en los rellenos previstos en la misma. La aplicación de esta medida, evitará la necesidad de transportar estos materiales a vertedero autorizado y reducirá las cantidades de préstamos procedentes de otras zonas.
- Los excedentes de tierras procedentes de la excavación y que no se puedan reutilizar, serán retirados a vertedero autorizado.
- En el caso de que sean necesarios préstamos para la ejecución de la obras, deberán proceder de canteras legalmente autorizadas.

- Tras las obras de construcción, se llevará a cabo la descompactación de los suelos afectados por la ejecución de las obras, evitándose la creación de suelos compactos fuera de la zona de proyecto.

Evitar contaminación de suelos:

- Se adoptarán las precauciones oportunas en las labores de transporte y manejo de residuos, que pudieran llegar a contaminar o alterar la zona.
- Durante el periodo de ejecución de las obras, se habilitarán recipientes destinados al almacenamiento provisional de los residuos peligrosos que se puedan generar, los cuales deberán cumplir con las condiciones establecidas por la legislación vigente.
- El parque de maquinaria, almacén... se localizarán en superficies impermeabilizadas mediante hormigón o material absorbente e impermeable. Se propone la localización de la zona de instalaciones auxiliares sobre las superficies asfaltadas ubicadas en el Depósito de Ricote.
- Las labores de mantenimiento y reparación de maquinaria se llevarán a cabo sobre superficies preparadas para ello, evitando posibles vertidos accidentales. Estas superficies deberán estar señalizadas y al igual que en el caso anterior, deberán estar formadas por materiales impermeabilizantes.
- Se limitará el almacenamiento de aceites y combustibles a las zonas previstas para tal fin y se acumularán en depósitos que sean completamente estancos.
- Se controlarán las acciones relacionadas con la manipulación de productos tóxicos o contaminantes, con el objetivo de evitar cualquier tipo de derrame o fuga.

5_HIDROLOGÍA

En el área de actuación está presente una rambla que forma parte de la red de drenaje de la zona y representa un elemento primordial de la configuración morfológica del paisaje. Dicho cauce no tiene una circulación permanente de agua, sino que recoge la obtenida de fuertes precipitaciones.

Durante la fase de ejecución de las obras, se evitará el almacenamiento de tierras o de materiales de construcción en el interior de los cauces de las ramblas. En este sentido, se realizará un jalonamiento que delimite la zona de afección del proyecto, de manera que se impida una posible ocupación de los cauces presentes en el lugar.

6_VEGETACIÓN

La vegetación cumple un papel muy importante en la reducción de los procesos erosivos sobre el suelo, así como constituye una pieza fundamental del paisaje y de los hábitats faunísticos. Su conservación o mantenimiento deberá realizarse en las condiciones adecuadas, para lo cual se han propuesto las siguientes medidas protectoras y correctoras.

- Durante la fase de construcción y antes de comenzar cualquier actuación sobre el terreno, se realizará un jalonamiento de las áreas incluidas en el proyecto, no debiendo afectar a cualquier superficie que quede fuera de dicha limitación.
- Se protegerá la vegetación durante la fase de las obras, respetando los árboles, plantaciones y cultivos no afectados por el trazado de la conducción, con el objetivo de reducir al mínimo las pérdidas de cobertura vegetal y especies naturales.

- Se prestará especial atención a la protección del árbol monumental “Olivera Gorda de Ricote”, mediante un jalonamiento que establezca un área de protección, que evite la circulación de personal de obra o maquinaria junto a ella.
- Con carácter general, se cuidará especialmente que las superficies a ocupar para operaciones auxiliares (caminos de acceso, acopio de materiales) se reduzcan al mínimo imprescindible, previsto por el proyecto.
- Se ejercerá un control efectivo durante la realización de las obras con el fin de evitar que los operarios de maquinaria pesada produzcan destrozos no deseables, evitando, siempre que no sea estrictamente necesario, la eliminación de ejemplares de especies vegetales o la afeción a cultivos.
- Se deberán controlar las operaciones que se realicen en el parque de maquinaria, o en las zonas donde sea preciso realizar soldaduras o cualquier otro tipo de operaciones, que puedan conllevar la generación de chispas. En este sentido, deberán existir equipos de extinción en obra, tales como extintores o incluso camiones cisterna, disponibles para sofocar cualquier posible foco que pueda generarse.

7_PATRIMONIO CULTURAL

Tal y como se ha indicado en apartados anteriores, en el área de actuación no se han identificado elementos del patrimonio cultural de la Región de Murcia. No obstante, si durante las obras apareciesen elementos arquitectónicos o arqueológicos en los que se presuma algún valor, se dará inmediata cuenta a la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, para que ésta pueda ordenar lo pertinente relativo a su conservación o traslado. En cualquier caso, los objetos arqueológicos que se pudieran hallar quedarán sometidos al régimen que señalan los arts. 54.3 y 58 de la Ley 4/2007, de 16 de marzo de Patrimonio Cultural de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

8_VÍAS PECUARIAS

Durante la fase de construcción, se velará por la preservación del trazado y la funcionalidad de la citada vía pecuaria. Esta condición está incluida en el artículo 13 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías pecuarias, en el que se dispone “Cuando se proyecte una obra pública sobre el terreno por el que discurra una vía pecuaria, la Administración actuante deberá asegurar que el trazado alternativo de la vía pecuaria garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario.

9_OTRAS MEDIDAS

En este apartado se muestran las medidas correctoras, de aplicación general durante las distintas actuaciones incluidas en las diferentes fases que constituye la ejecución del proyecto de renovación del ramal de abastecimiento. Dichas medidas son las siguientes:

- Todos los escombros y restos de materiales de obra producidos durante la fase de construcción, se acumularán en una zona de suelo acondicionada y reservada para ello.
- Los residuos generados durante la fase de construcción deberán ser transportados y gestionados por transportista y gestor autorizado, no debiendo permanecer en el entorno del área de actuación.

- La gestión de los residuos generados durante la fase de construcción, se realizará conforme a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. (BOE n. 181, de 29 de julio de 2011).
- Los aceites usados generados por la maquinaria, así como cualquier otro residuo catalogado como peligroso por la legislación vigente, serán obligatoriamente entregados a un gestor autorizado. El almacenamiento de los mismos, previo a su recogida por el mencionado gestor, se realizará de forma que no exista riesgo de contaminación ni del suelo ni de los cauces presentes en el entorno. El correcto almacenamiento de los residuos peligrosos incluirá su envasado en envases normalizados debidamente etiquetados, con capacidad suficiente para permitir su conservación hasta la retirada.
- Durante la ejecución de las diferentes actuaciones, se deberá emplear la maquinaria adecuada para cada acción, así como una comprobación de su correcto funcionamiento.
- Se realizará un Plan de Seguridad que evite la posibilidad de acceso a las obras (con riesgo de accidentes para personas y animales), así como el vertido de basuras en ellas. En este sentido, se llevará a cabo la señalización de limitación sobre el acceso de personas y vehículo que legalmente deba instalarse.
- Se deberá señalar la zona de obras, las limitaciones de velocidad, así como los posibles desvíos existentes.
- Se deberán establecer los medios necesarios para que los trabajadores cumplan con las medidas de seguridad y salud establecidas por la legislación vigente.
- Se deberá establecer un Plan de emergencia que mitigue los efectos originados por la aparición de situaciones accidentales, no previstas inicialmente.

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:

El medio hídrico no se encuentra entre las unidades ambientales más afectadas por el proyecto, según se recoge en la Ficha de Información Ambiental, El medio hídrico se verá afectado mínimamente durante el periodo de construcción de la obra por los movimientos de tierra, los posibles vertidos accidentales

de materiales de construcción, la emisión de polvo, y el cruce de cauces por las conducciones a instalar

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	
Construcción	915
Equipamiento	
Asistencias Técnicas	150
Tributos	
Otros	174
IVA	228
Total	1467

2. Plan de financiación previsto

FINANCIACION DE LA INVERSIÓN	Total (Miles de Euros)
Aportaciones Privadas (Usuarios)	
Presupuestos del Estado	
Fondos Propios (Sociedades Estatales)	1467
Prestamos	
Fondos de la UE	
Aportaciones de otras administraciones	
Otras fuentes	
Total	1467

3. Costes anuales de explotación y mantenimiento previstos

Costes anuales de explotación y mantenimiento	Total (Miles de Euros)
Personal	0,9
Energéticos	2,8
Reparaciones	1,8
Administrativos/Gestión	0,5
Financieros	
Otros	
Total	6

Los costes estimados se incluyen en los de explotación de la zona a la que pertenece la infraestructura considerándose un 0,1% los de personal, un 0,2% los de reparaciones y un 0,05% los de administración sobre el importe previsto de la inversión.

El coste anual energético se estima en base al funcionamiento del bombeo existente unas 1100 horas anuales

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	
Uso Urbano	
Uso Industrial	
Uso Hidroeléctrico	
Otros usos	16,1
Total	16,1

El importe de ingresos previstos se corresponde a la participación del presente proyecto en la generación de ingresos prevista para la Mancomunidad de los Canales del Taibilla durante un periodo de 30 años actualizados a una tasa del 5%

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

Dado que la actuación supone una renovación de la red de abastecimiento que existe actualmente, la explotación se realizará con los mismos medios con los que se viene haciendo hasta ahora, por lo que no supone ningún aumento de los costes actuales.

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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| b. Necesidades de nuevas aportaciones hídricas para la agricultura | <input type="checkbox"/> |
| c. Aumento de la producción energética | <input type="checkbox"/> |
| d. Necesidades de nuevas aportaciones hídricas para la actividad industrial o de servicios | <input checked="" type="checkbox"/> |
| e. Aumento de la seguridad frente a inundaciones | <input type="checkbox"/> |
| e. Necesidades ambientales | <input type="checkbox"/> |

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

- | | |
|------------------|-------------------------------------|
| a. La producción | <input type="checkbox"/> |
| b. El empleo | <input checked="" type="checkbox"/> |
| c. La renta | <input type="checkbox"/> |
| d. Otros _____ | |

Justificar:

El desarrollo de las obras creará un limitado número de empleados durante su ejecución y favorecerá el desarrollo socioeconómico del área cubierta con la nueva infraestructura de abastecimiento.

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

- a.
b.
.....

Justificar:

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

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| a. Si, muy importantes y negativas | <input type="checkbox"/> |
| b. Si, importantes y negativas | <input type="checkbox"/> |
| c. Si, pequeñas y negativas | <input type="checkbox"/> |
| d. No | <input checked="" type="checkbox"/> |
| e. Si, pero positivas | <input type="checkbox"/> |

Justificar:

Se considera que no es previsible una afección mayor a la señalada, a no ser que en las fases de construcción se descubra algún yacimiento oculto.

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

Con lo expresado en los apartados anteriores, se consideran justificadas las obras del PROYECTO DE RENOVACIÓN DEL RAMAL DE ABASTECIMIENTO OJÓS-RICOTE REVERSIBLE (MU/VARIOS) desde los puntos de vista técnico, ambiental, financiero y socioeconómico, por lo que se concluye que el proyecto es viable en las condiciones en él indicadas.

2. Viable con las siguientes condiciones:

a) En fase de proyecto
Especificar: _____

b) En fase de ejecución
Especificar: _____

3. No viable

Fdo.:
Nombre: Andrés Martínez Francés
Cargo: Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Institución: Mancomunidad de los Canales del Taibilla



Informe de Viabilidad correspondiente a:

Título de la actuación: **PROYECTO DE RENOVACIÓN DEL RAMAL DE ABASTECIMIENTO OJÓS-RICOTE REVERSIBLE (MU/VARIOS)**

Informe emitido por: **MANCOMUNIDAD DE LOS CANALES DEL TAIBILLA**

En fecha: **AGOSTO 2020**

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

Si (especificar):

Resultado de la supervisión del Informe de Viabilidad

El informe de viabilidad arriba indicado

Se aprueba por esta Secretaria de Estado de Medio Ambiente, autorizándose su información pública, sin condicionantes

Se aprueba por esta Secretaria de Estado de Medio Ambiente, autorizándose su información pública, con los siguientes condicionantes:

- ✓ 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 emitida la correspondiente Resolución sobre la Aprobación Técnica del Proyecto, por lo que el presente Informe de Viabilidad está supeditado al resultado de la citada Resolución.

No se aprueba por esta Secretaria de Estado de Medio Ambiente. El Órgano que emitió el informe deberá proceder a replantear la actuación y emitir un nuevo informe de viabilidad.

EL SECRETARIO DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

Hugo Morán Fernández

