

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

8392 *Resolución de 29 de abril de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Mejora medioambiental en la margen del Delta junto a la Bahía dels Alfacs, términos municipales de Sant Carles de la Ràpita y Amposta, Tarragona.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra afectado por lo establecido en el artículo 3.2 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, en cuanto a su potencial afección al espacio de la Red Natura 2000: ZEPA ES0000020 Delta de l'Ebre, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental por decisión de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 24 de junio de 2008 y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

El proyecto contempla las acciones necesarias para la construcción de un camino de ronda en la Bahía dels Alfacs, entre el dique que limita hacia el este la nueva marina de San Carlos de la Ràpita y el arranque de la barra del Trabucador.

Con esta actuación se pretende recuperar el dominio público marítimo-terrestre, que actualmente está ocupado en gran parte por particulares y conseguir, a largo plazo, una recuperación de las distintas formaciones vegetales y de las comunidades del Delta del Ebro, las cuales se han ido degradando y desapareciendo por diferentes actuaciones antrópicas.

Otro de los objetivos perseguidos con el proyecto es la contención de los efectos de la subida del nivel del mar debido al cambio climático sobre el Delta del Ebro.

Por último se pretende potenciar el interés y atractivo de la zona con la construcción del camino costero, así como involucrar al observador en el paisaje, de tal manera que pueda disfrutar y valorizar los recursos medioambientales que ofrece. Para ello la sección del camino propuesto incluye un paseo peatonal, vía ciclista y, eventualmente, en función de los accesos preexistentes y que no hayan podido subsanarse de otra forma, una vía para vehículos a motor.

Las alternativas de trazado planteadas han sido las siguientes:

Alternativa 1.—Esta alternativa discurría próxima a la línea de costa, y se sitúa mayoritariamente en la zona de servidumbre de tránsito.

Alternativa 2.—Esta alternativa se sitúa, en su mayor parte, en el límite de la zona de servidumbre de protección, el cual se define a 100 m de distancia de la ribera del mar.

Por otro lado, en cuanto a la configuración de la sección, se plantearon las siguientes soluciones constructivas:

Alternativa A.—Talud de protección exterior, de pendiente 5H: 1V, realizado con piedra de escollera concertada. En este caso, el tratamiento de integración paisajística consiste

en un relleno de las llagas entre las piedras con tierra vegetal y posterior plantación de unidades herbáceas. El núcleo del camino se plantea, en este caso, con zahorras.

Alternativa B.—El núcleo del camino se planteaba como pedraplén. Esta solución permitiría un cubrimiento total con tierra vegetal (preferiblemente, con una protección de manta o malla orgánica, especialmente en los tramos más próximos a la línea de costa) y posterior hidrosiembra y plantación.

Del análisis ambiental no se detectan afecciones críticas para ninguna de las dos alternativas, previéndose un grado de afección similar en ambos casos. Finalmente, por razones técnicas y administrativas y para dar cumplimiento a uno de los principales objetivos del proyecto, como es la protección de la zona agrícola frente al previsible aumento del nivel del mar de los próximos años, el promotor ha seleccionado la alternativa 1; asimismo, se ha elegido la solución constructiva B por presentar una restauración más rápida del talud de protección exterior.

La descripción sintética de las actuaciones a ejecutar es la siguiente:

Demolición de las edificaciones y elementos constructivos (muretes, escolleras, embarcaderos, etc.) que se encuentren en el dominio público marítimo-terrestre, o en la zona de servidumbre de tránsito, y no dispongan de la correspondiente concesión o autorización por parte de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Se restituirán todos los elementos de gestión del sistema hidráulico, que sean necesarios para mantener operativos los sistemas de riego, de abastecimiento y desagüe de las lagunas.

La sección incluirá una vía para tráfico motorizado, como restitución de la accesibilidad a las fincas en que esta queda afectada, y no se ha podido remediar de manera más adecuada. La sección en estos casos se acabará con 5 cms de aglomerado asfáltico.

Definición de un sendero peatonal y de bicicletas, paralelo a la línea de costa, que se extiende entre el dique norte del nuevo puerto de Sant Carles de la Ràpita hasta el inicio de la barra del Trabucador. La longitud aproximada a cubrir son unos 14 km. Dicho sendero tiene, además, una función de protección de los terrenos interiores frente a la subida del nivel del mar, por lo que se plantea elevado entre 1 y 1,25 m sobre el terreno actual.

Actuaciones de mejora ambiental y restauración de ecosistemas, mediante la plantación de especies representativas de las comunidades propias de este entorno (salicorniales, saladares, junqueras, carrizales, etc.), en los terrenos recuperados y en otros conseguidos mediante acuerdo y cesión.

Restitución de la red de canales de riego y desagüe existentes, en aquellos puntos en que la red hidrológica actual quede afectada por la construcción del nuevo camino.

Construcción de 18 pasarelas de madera de entre 5 y 22 metros de longitud, y dos metálicas de casi 42 m de luz, en los puntos de cruce del camino con los principales canales de desagüe y salidas al mar de las lagunas.

Definición de zonas de aparcamiento y acceso a la margen de la bahía. En la zona denominada de las Magdalenas, se ha adecuado un área de descanso, con pantalanos ligeros para la práctica de la pesca con caña, que se disfruta tradicionalmente en ese lugar y una rampa para el acceso al agua de pequeñas embarcaciones con el mismo propósito. Como esa zona precisa de acceso rodado para el mantenimiento de bombas, existe vía específica por la que los pescadores acceden con las embarcaciones, por lo que se previsto un área de aparcamiento.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—El ámbito de proyecto queda localizado en el hemidelta derecho, concretamente en la margen septentrional de la Bahía dels Alfacs, y goza de las siguientes protecciones:

La mayor parte del ámbito del proyecto se incluye en el EIN (espacio de interés natural) del Delta de l'Ebre, reconocido por el PEIN (plan de espacios de interés natural de Catalunya, 1993), y forma parte del parque natural del mismo nombre.

El ámbito del proyecto está incluido en la Red Natura 2000 (pertenece a la ZEPA del Delta de l'Ebre).

El presente proyecto afecta el ámbito litoral comprendido entre los mojones M-156 (junto al nuevo dique de levante del puerto de Sant Carles de la Ràpita) al M-105 (al inicio de la barra del Trabucador) de la ZMT, por lo que se extiende en, aproximadamente, unos 15 km de costa.

El ámbito del estudio se engloba, enteramente, en la unidad fisiográfica de la llanura deltaica.

El ambiente palustre está caracterizado por sedimentos con alto contenido en materia orgánica, este ambiente ocupa extensas áreas de la llanura deltaica.

Las diferentes lagunas de la llanura deltaica del Ebro están caracterizadas por fuertes cambios de salinidad, periódicos y no periódicos; que se reflejan en las características fisico-químicas de los suelos presentes.

El frente deltaico está caracterizado por la asociación de barras ligadas a la progradación deltaica. Las barras de arena individualizan pequeñas albuferas o lagunas, que progresivamente se anexionan a la llanura deltaica. Actualmente el delta forma dos bahías, en el hemidelta norte la Bahía del Fangar y en el hemidelta sur la Bahía dels Alfacs, esta última está presente en el ámbito del presente estudio.

Como principales formaciones vegetales que se observan en la actualidad en la zona de estudio se describen las siguientes:

Praderas de fanerógamas y vegetación marina en el medio estrictamente acuático de la Bahía dels Alfacs.

Carrizales y vegetación lacustre, en terrenos inundados o próximos al nivel freático.

Salicorniales, junqueras halófilas y saladares, en suelos salinos más o menos inundados.

Vegetación psamófila, en dunas y sistemas costeros de substratos móviles.

Vegetación arvense y ruderal, en zonas de cultivo.

Desde el punto de vista de los valores faunísticos, el Delta del Ebro tiene una gran importancia para las poblaciones de aves acuáticas y marinas del Paleártico occidental.

Se han catalogado un total de 244 especies, aunque el número de especies de aves observadas asciende a 330. Según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, 8 están en peligro de extinción, 4 figuran como vulnerables y 105 se han considerado de interés especial.

En el Delta crían unas 81 especies de aves regularmente, y 28 más lo hacen de forma ocasional. Del conjunto de especies reproductoras, alrededor de 50 son acuáticas y suman un total de 40.000 parejas nidificantes. Entre ellas merecen destacarse las ardeidas (más de 6.000 parejas), anátidas (11.500 parejas) y limícolas (7.000 parejas). Algunos limícolas, como la avoceta común (*Recurvirostra avosetta*), el ostrero euroasiático (*Haemantopus ostralegus*) y la canastera común (*Glareola pratincola*), y ciertas ardeidas como la garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), el avetorillo común (*Ixobrychus minutus*) y el avetoro común (*Botaurus stellaris*), presentan poblaciones reproductoras esenciales para su conservación a escala estatal y europea.

3. Resumen del proceso de evaluación:

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación comenzó el 12 de septiembre de 2007, con la recepción del documento ambiental.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. En la tabla adjunta se recogen los organismos e instituciones que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio ambiente, y Medio Rural y Marino	-
Ayuntamiento de Amposta	X
Ayuntamiento de Sant Carles de la Ràpita	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	—
Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña	X
Centro de Estudios Hidrográficos (CEDEX).	X

Los aspectos ambientales más relevantes considerados provienen de las contestaciones a las consultas del Departamento de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, que incluye un informe de la Dirección General de Medio Natural y del informe aportado por el CEDEX:

Correcta definición escrita y cartográfica de los tramos habilitados al tráfico rodado, así como los aparcamientos y los puntos de acceso intermedio para peatones y ciclistas.

Coordinación con el proyecto de Anillo viario del Delta del Ebro. Amposta-Deltebre que pretende actuar en el último tramo del presente proyecto, promovido por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña.

La mayor parte del proyecto actúa en el interior del Parque Natural del Delta del Ebro, incluido en el plan de espacios de interés natural (PEIN, aprobado por el Decreto 328/1992, de 14 de diciembre, de la Generalitat de Cataluña), según el informe elaborado por el órgano gestor del Parque, que además aporta un listado de los hábitats y especies potencialmente afectados por el proyecto.

No se prevé que el proyecto tenga influencia en la dinámica litoral actual del la costa del margen del delta de la Bahía dels Alfacs, sin embargo el sendero previsto se comportaría en algunas partes de su trazado como un dique longitudinal al mar, con lo que podría provocar un aumento de la erosión en su base.

Se debería comprobar si los desagües y las conexiones con las lagunas tienen una capacidad hidráulica suficiente como para impedir sobreelevaciones de los niveles de agua tierra adentro en caso de lluvias torrenciales.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió las consultas al promotor con fecha 26 de junio de 2008. Incluyendo los aspectos destacados que deberá incluir el estudio de impacto ambiental: las potenciales alternativas del proyecto y las afecciones a la flora y fauna presente en el área de estudio.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

3.2.1 Recepción de estudio de impacto ambiental y expediente de información pública. Con fecha 3 de marzo de 2009 se recibió el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

3.2.2 Información pública. Resultado. Con fecha 29 de octubre de 2008 se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona anuncio de la Demarcación de Costas en Cataluña por el que se sometió a información pública el estudio de impacto ambiental. Asimismo se remitió el anuncio de la información pública a los ayuntamientos de Amposta y Sant Carles de la Rápita.

Paralelamente al trámite de información pública, el órgano sustantivo, con fecha 13 de octubre de 2008, solicitó informe al Departamento de Medio Ambiente y Vivienda y a la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas, pertenecientes a la Generalitat de Catalunya, así como a los Ayuntamientos de Amposta y Sant Carles de la Rápita, en relación al estudio de impacto ambiental del proyecto.

Durante el período de información pública del proyecto no se recibió ninguna alegación, sin embargo si se recibieron los informes solicitados tanto de los ayuntamientos afectados como de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad, que aglutinaba los informes de la Dirección General de Medio Natural y del Parque Natural del Delta del Ebro.

De los citados informes se extraen las siguientes conclusiones:

Ambos Ayuntamientos se muestran favorables a la ejecución del proyecto, al no prever impactos ambientales significativos. Además el ayuntamiento de Amposta solicita incluir alguna actuación complementaria: pantalanés para la pesca y un área de aparcamiento en situado en una piscifactoría abandonada. En respuesta a esta solicitud, el promotor informa de la necesidad de contar previamente con el informe favorable del Parque Natural.

En el informe de la Generalitat de Cataluña se concluye con la previsión de un impacto ambiental significativo del proyecto, a menos que se implementen las medias preventivas y correctoras que a continuación se detallan:

Modificar el trazado del camino tierra adentro, cuando éste o el talud exterior sotierre algún hábitat natural y haya una solución alternativa.

Debido a la afección directa sobre hábitats de interés comunitario, sobre todo de hábitats halófilos y dunares, el proyecto debería terminar en el PK 13+900, o bien pasar el trazado del vial proyectado al otro lado de la carretera ya existente, terminando el proyecto a la altura del mojón de la ZMT M-104, ya que a partir de aquí los hábitats de interés comunitario se extienden a cada lado de la carretera.

Replantar los trabajos previstos de revegetación con plantas autóctonas hasta tener un estudio previo de detalle de las características edafológicas e hidrológicas de los terrenos a naturalizar. Por otro lado, si se restituye la dinámica hidrológica, la colonización vegetal natural, sin ningún tipo de intervención, es bastante rápida y se garantiza que se realiza con estirpes genéticas idénticas a las que se encuentran en el delta.

Replantar la creación de una laguna mediante una excavación entre los mojones de la ZMT M-512 y M-510. Tal como está diseñada la laguna (cerrada y sin ninguna conexión abierta hacia la bahía), en determinadas condiciones de altas temperaturas y niveles de agua bajos, se favorecen episodios de anoxia y altas temperaturas que pueden provocar mortandades puntuales de peces y otra fauna acuática. Además en este tramo la actuación se solapa con el carril bici del Anillo viario del Delta del Ebro. Amposta-Deltebre, por lo que será necesario ponerse de acuerdo en este punto.

Recomendación de minimización del impacto visual y paisajístico de los puentes sobre los canales y las pérgolas del área de descanso.

Evitar cualquier tipo de vertido a los canales que desaguan en la bahía y sus riberas, debido a la presencia de fartet.

Establecer medidas para evitar la circulación fuera del ámbito de trabajo de vehículos de obra para las maniobras y cerrar temporalmente con valla de obra las áreas de vulnerabilidad alta.

No efectuar los trabajos en áreas importantes para la fauna fuera de la época de cría de las aves, entre el 15 de marzo y 1 de agosto.

En los puntos de desagüe de los canales dejar una anchura adicional de unos 4 m² para el estacionamiento y colocación de puntos de censo de aves, al requerirse el uso de telescopios con trípode, que molestarían en la circulación del carril.

Los puntos de acopio de material referenciados en el estudio de impacto ambiental se situarán fuera de la ZEPA del Delta del Ebro, o en puntos ya afectados por actividades previas, como la ubicación de antiguas piscifactorías existentes cerca de la Gola de l'Encanyissada. En cualquier caso estos puntos deberán ser determinados con la colaboración del Parque Natural del Delta del Ebro.

Hacer una valoración con más detalle, junto con técnicos del Parque Natural del Delta del Ebro, de la superficie real ocupada por hábitats de interés para evitar daños sobre los mismos.

Proponer medidas de control de los vehículos que utilizarán las rampas de acceso en los tramos sin circulación segregada de vehículos a motor y comprobar que el único acceso a la finca es desde el camino proyectado.

Las medidas establecidas en el plan de vigilancia ambiental (PVA) se tienen que hacer como mínimo durante los tres años posteriores a la finalización de la obra, para poder evaluar la afección que produzca el proyecto y la correcta evolución de las actuaciones de restauración que se hayan realizado. Además, el PVA será enviado al órgano gestor del Parque Natural del Delta del Ebro para que lo informe favorablemente.

Modificar un total de 11 líneas eléctricas incluidas en áreas críticas o sensibles del avetoro, según lo previsto en el artículo 3.1 del Plan de Recuperación del Avetoro, aprobado mediante el Decreto 259/2004, de 13 de abril. Las 11 líneas, que se identifican en la documentación aportada, incluyen un total de 106 postes de luz y 5,89 km de longitud de línea.

Por su parte el promotor acepta expresamente y por escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 16 de febrero de 2009, todos los condicionantes propuestos por la Generalitat de Cataluña, excepto la última de las condiciones relativa a la modificación de los tendidos eléctricos existentes.

En este sentido el promotor argumenta en su escrito que la citada condición no se contempla en el proyecto, al ser consecuencia del plan de recuperación del avetoro, cuya ejecución compete al Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña. Indica además que la modificación de dichos tendidos eléctricos no fue incluida como recomendación en el escrito enviado por dicha administración en la fase de consultas previas.

4. Integración de la evaluación. Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas correctoras.—A continuación se recogen los potenciales impactos más destacables y las medidas protectoras y correctoras diseñadas por el promotor para su prevención o minimización.

Geomorfología y paisaje.—La ejecución del proyecto provocará un cambio en la geomorfología de la zona sobre la que actúa, elevando la cota del terreno hasta un máximo de 1,20 m. sobre el nivel actual.

Sin embargo, precisamente uno de los objetivos del proyecto es evitar y controlar la erosión litoral que previsiblemente se produciría como consecuencia del aumento del nivel del mar, además del riesgo de inundaciones sobre los terrenos costeros y agrícolas.

Este cambio en la morfología de la zona llevará consigo un potencial impacto paisajístico, que el promotor ha previsto corregir con el diseño tendido de los taludes exteriores (perfil 5H:1V) e interiores y la correcta revegetación de los mismos.

Hidrología. El proyecto supone la construcción de un trazado continuo más o menos paralelo a la línea de costa de la Bahía dels Alfacs, entre el núcleo de Sant Carles de la Ràpita y el inicio del Trabucador. En este ámbito, y debido a la importante actividad agrícola existente, se localizan numerosos canales y drenajes agrícolas, perpendiculares a la línea de costa, que desembocan a la Bahía. En este sentido, el nuevo trazado podría suponer una importante intercepción de estos elementos hidrológicos.

Para evitarlo el propio proyecto incluye la correcta restauración del sistema a partir de la reposición de elementos afectados y de la creación de los nuevos elementos necesarios, siendo de gran importancia que el proceso constructivo se planifique y ejecute de tal forma que la restitución de los elementos afectados se lleve a cabo al mismo tiempo que la formación del conjunto de la estructura. De esta manera la capacidad de drenaje de los campos agrícolas no se verá afectada por el proyecto.

Fauna. El proyecto prevé, con anterioridad a los trabajos de desbroce y movimientos de tierras, la realización de un estudio previo para detectar la presencia de especies protegidas o de poblaciones de interés. Para ello se definirá un protocolo de actuación que será previamente consensuado con el personal técnico del Parque Natural del Delta del Ebro.

También se adecuarán pasos de fauna para minimizar el efecto barrera que el nuevo camino pudiera ocasionar.

Por otra parte, la recuperación de terrenos para devolverlos a su estado natural entre el nuevo camino y la bahía, supondrá un incremento de espacios susceptibles de recolonización por la fauna presente en el parque.

Vegetación.—Las principales afecciones sobre la vegetación podrían ser la destrucción, degradación o deterioro de parte de la cobertura vegetal presente en el ámbito del proyecto, sobre todo en la fase de construcción del mismo.

Sin embargo la ubicación prevista para el camino, fundamentalmente sobre superficies de cultivo de arroz, hace que esta potencial afección sea mínima. Además, la recuperación de la ZMT como espacio para la vegetación natural, sustituyendo la ocupación de los cultivos e instalaciones que la invadían, supone en sí misma una actuación a favor de la vegetación autóctona.

El proyecto completará este efecto positivo con la realización de revegetaciones en los terrenos recuperados.

5. *Condiciones al proyecto.*—El proyecto no modifica ni actúa sobre los tendidos eléctricos existentes. Tampoco se espera que debido a la fase de construcción o explotación del proyecto el impacto derivado de los tendidos eléctricos existentes se vaya a agudizar.

Aunque se entiende que la condición propuesta por la Generalitat en cuanto a la modificación de los tendidos eléctricos más problemáticos del Parque Natural del Delta del Ebro es una actuación muy positiva para la mejora ambiental del entorno y, más concretamente, para evitar electrocuciones o colisiones de la numerosa avifauna presente en el área, también se considera que dicha actuación no guarda ninguna relación con el proyecto en evaluación y su ejecución responde a las medidas a desarrollar dentro del plan de recuperación del avetoro.

Es por ello que se considera que la viabilidad ambiental y la ejecución del proyecto no puede estar condicionada a esta recomendación de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.

Antes de la aprobación del proyecto deberá estar resuelto, en coordinación con la Generalitat de Catalunya, la definición del tramo final del mismo, ya que coincide en su última parte con el promovido por dicha administración: Anillo viario del Delta del Ebro. Amposta-Deltebre.

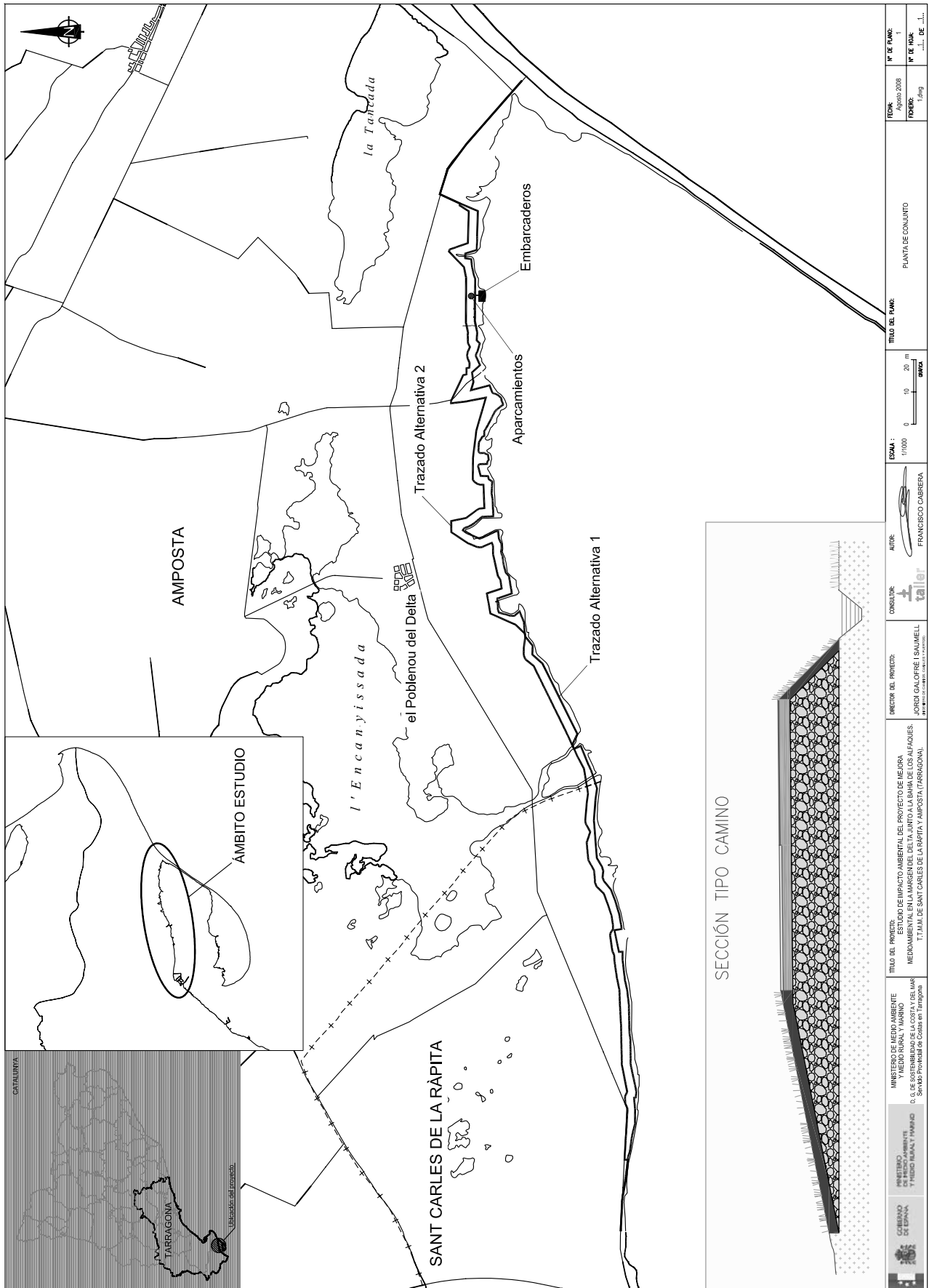
Antes del inicio de las obras se elaborará un plan de revegetación, validado por la dirección del Parque Natural del Delta del Ebro, en el que se definirán las especies y espacios aptos para la recuperación ambiental, así como la definición de las técnicas de restauración. Esto es especialmente importante para las zonas incluidas en el dominio público marítimo terrestre que estaban afectadas por la ocupación debido a distintas instalaciones o cultivos. En dicho plan de deberán diseñar las medidas adecuadas para evitar nuevas invasiones del dominio público marítimo terrestre, de manera que se puedan recuperar las distintas comunidades vegetales y faunísticas que le dan valor a este espacio protegido.

Antes del inicio de las obras se delimitarán, incluso cartográficamente, las zonas de acopio temporal de materiales, las áreas de mantenimiento de maquinaria, las zonas temporales de préstamos y vertederos y las instalaciones y equipamientos de obra. Esta delimitación se realizará en coordinación con los técnicos del Parque Natural del Delta del Ebro, en orden a minimizar las potenciales afecciones de dichas actuaciones.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Mejora medioambiental en la margen del delta junto a la Bahía dels Alfacs, términos municipales de Sant Carles de la Ràpita y Amposta (Tarragona) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1B y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 29 de abril de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-8392