

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 1589** *Resolución de 30 de enero de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Modificado III de reforma de la dársena deportiva del Club Náutico de Ibiza.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado D, del grupo 6, del anexo I, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41.1 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación ambiental realizada se resumen a continuación:

1. *Datos del proyecto: promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Elementos ambientales más significativos*

Promotor y órgano sustantivo:

Promotor: Club Náutico de Ibiza.

Órgano sustantivo: Puertos del Estado.

Objeto y justificación: El proyecto prevé la mejora y modernización de los servicios e instalaciones de la dársena ocupada por el Club Náutico de Ibiza, situada en el interior del Puerto de Ibiza, que permita garantizar un servicio seguro, ambientalmente sostenible, optimizando el espejo de agua y acorde al resto de las instalaciones marítimas de la isla. En la actualidad las instalaciones adolecen de importantes defectos que hacen problemática su explotación, con pantalanés de hormigón con graves problemas estructurales, ausencia de recogida de aguas contaminadas, que ha dado lugar a sedimentos marinos también contaminados y en general servicios en condiciones no adecuadas.

Se propone adaptar la geometría del contorno de su espejo de agua en explotación con el fin de regularizarla y mejorar su adaptación a las necesidades de reordenación de los espacios y usos contiguos del Puerto de Ibiza. En esta reordenación se adaptarán los puestos de amarre a las nuevas proporciones entre manga y eslora y todo ello sin modificar la superficie total del ámbito de explotación.

Además, con la reforma de la dársena del Club Náutico de Ibiza no se pretende atender una demanda exterior de amarres, sino satisfacer la demanda del Club Náutico y sus usuarios (socios). La propuesta de distribución de amarres de la reforma de la instalación responde a la demanda de los socios plasmada en las embarcaciones usuarias actuales y su lista de espera.

Con la propuesta de reforma se pasa de 298 a 311 embarcaciones. Lo que supone un aumento inferior al 5%. En ningún caso se amplía la superficie del espejo de agua en explotación del Club Náutico de Ibiza.

Localización: Zona interior oeste del Puerto de Ibiza (Islas Baleares).

2. Descripción sintética del proyecto y elementos ambientales más significativos

El proyecto incluye las siguientes actuaciones:

Demolición de infraestructuras. Se demolerán y retirarán todas las estructuras marítimas de amarres existentes, de los trenes de fondeo, canalizaciones y sistemas existentes (pantalán central, muelle dique exterior y pantalán intermedio). El volumen demolido será de 3.900 m³ aproximadamente. Se realizará el transporte a vertedero autorizado del material sobrante.

También se demolerán las edificaciones y estructuras de almacenamiento de pertrechos y embarcaciones ligeras, así como los pavimentos de hormigón existentes en varadero y muelle de ribera.

El volumen total de demolición será de 4.900 m³.

Limpieza de fondos: Los calados que se quieren conseguir oscilan entre -2,60 m y -3,30 m, oscilando la profundidad de la dársena actual entre -1 m y -3 m. El volumen de finos y arenas a extraer será de 23.585 m³ sobre una superficie de actuación de 19.969 m².

De estos sedimentos a extraer y según la caracterización de los mismos, realizada de acuerdo a las Recomendaciones de Gestión del Material Dragado (RGMD) (Cedex, 1994), se corresponden 19.340 m³ como de Categoría II, que se gestionarán vertiéndolos al mar de forma controlada y con autorización previa de la autoridad competente y 4.345 m³ como de Categoría IIIa, que tendrán un tratamiento y gestión en tierra.

El tratamiento en tierra de estos sedimentos más contaminados consistirá en un tratamiento físico-químico para cumplir con los parámetros exigidos en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los estándares para la declaración de suelos contaminados. Después del tratamiento se gestionará el residuo ya deshidratado en una cantera en regeneración con proyecto de restauración aprobado y autorizada como depósito controlado de materiales inertes.

Muelle de ribera: Se modificará el trazado del muelle actual para alinearlos con el espejo de agua. Se realizará mediante pantalla vertical ejecutada con tablestacas metálicas, hincadas y anclada en su coronación y con escollera en su base para evitar socavamientos. El trasdós se rellenará con 750 m³ de material todo en uno.

Contradique: Debido a la desaparición del tráfico de embarcaciones de transporte marítimo regular de pasajeros con Formentera del muelle colindante con las instalaciones del Club Náutico, ya no será necesaria la existencia de un contradique de defensa frente a las corrientes de las maniobras de estos grandes buques, por lo que no se reconstruirá el contradique.

Pantalanes: Se van a demoler y retirar todos los pantalanos existentes siendo la nueva distribución a base de pantalanos flotantes. El pantalán exterior y el de reparto central serán de módulos flotantes de hormigón para mejorar la protección y estabilidad frente a la agitación interior de la dársena. Los cuatro pantalanos de amarre interiores serán flotantes de aluminio y madera sobre flotadores de polietileno. El pantalán exterior se dotará de fingers de amarre para aprovechar al máximo el espejo de agua, evitando el tren de fondeo en esta alineación.

Distribución de amarres: El promotor, a instancia de la Autoridad Portuaria de Baleares, ha modificado el contorno del espejo de agua con respecto a la situación actual, con el fin de minimizar las afecciones a los usos previstos en espacios portuarios colindantes y optimizar el espacio disponible. El número de amarres pasa de los 298 actuales a 311 para esloras comprendidas entre los 6 y los 15 metros y sin incrementar la superficie de agua en explotación.

Zona de varada: Tendrá una superficie de 3.537 m² y en ella se realizarán las actividades de:

Mantenimiento y reparación de embarcaciones en seco y operaciones de varada y botadura mediante una grúa de cantil.

Marina seca para embarcaciones de hasta 7,5 m de eslora. La estructura consistirá en perfiles de aluminio formando pórticos paralelos y arriostrados entre sí.

Vestuarios usuarios, con una superficie total de 62,10 m².

Grúa fija de 12 t de carga máxima.

Rampa de varada con una nueva solera de hormigón sobre la ya existente y con protección de manto de escollera para los taludes laterales de la rampa.

Edificio social: El edificio actual será sometido a una actuación de conservación general, de modo que quede con un nivel de acabado a la altura del resto de las instalaciones del puerto deportivo. Esta actuación incluye su modernización y aplicación de criterios energéticos, procediendo a la incorporación de sistemas de captación solar para la producción de agua caliente sanitaria y calefacción, mejora de aislamientos, sustitución de las carpinterías existentes, red hidrosanitaria, instalaciones eléctricas, sanitarios, etc.

Pavimentos: La cota de coronación de los cantiles será de +1 m y las explanadas tendrán pendientes del 1% hacia el cantil. El pavimento de la zona de varada, con hormigón vibrado de 30 cm de espesor, tendrá una superficie de 3.537 m² y el pavimento de la zona peatonal, con adoquín de hormigón de 8 cm, tendrá una superficie de 1.534 m².

Instalaciones y servicios: Entre el resto de instalaciones y servicios destacan, por su implicación ambiental, las dedicadas a la recogida de residuos líquidos de embarcaciones, las de recogida de aguas de escorrentía hidrocarburadas y la implantación de un Sistema de Gestión Ambiental para su certificación según la norma UNE-ISO 14001:2004.

Con respecto a la recogida de residuos líquidos de embarcaciones se pretende dar cumplimiento del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de cargas, como aguas sanitarias y de sentinas.

Respecto a las aguas de escorrentía, está prevista una red de canaletas en el muelle de abastecimiento de combustibles y en las explanadas de varada para su posterior tratamiento mediante decantador de materias sólidas, separador de hidrocarburos, arqueta de toma de muestras y equipo de bombeo de aguas.

El ámbito de estudio del proyecto se ha extendido, en el medio terrestre, a la zona urbana cercana a la dársena portuaria y a las vías de accesos y en el medio marino, a la totalidad de las aguas adscritas al Puerto de Ibiza. Se ha realizado a partir de datos bibliográficos recopilados y de los obtenidos in situ tanto en el área terrestre como en las campañas submarinas.

Respecto a la presencia de espacios naturales protegidos hay que indicar que el proyecto de obras se desarrolla en su totalidad en aguas interiores del puerto de Ibiza, que no ostenta ninguna figura de protección ambiental.

Únicamente la actividad de vertido de los sedimentos de materiales de Categoría II se realizará fuera de las aguas portuarias, en el punto de vertido autorizado por la Capitanía Marítima de Ibiza para otros vertidos de dragados marinos. En este sentido, y aunque la zona de vertido propuesta está lejos de cualquier espacio protegido, el promotor ha presentado un estudio de dinámica marina que asegura la no afección a las zonas protegidas más próximas.

No existen, por tanto, elementos del medio significativos en el ámbito del proyecto, más allá de que se desarrolla en un ámbito tan sensible como el medio marino. Las potenciales afecciones más significativas sobre el territorio derivadas del proyecto son las siguientes:

Impacto:

Medio Marino: Dragado y gestión de sedimentos marinos contaminados. Dispersión de finos.

3. Resumen del proceso de evaluación

Trámite	Fecha
Entrada del expediente.	29/09/2014

Aunque el expediente ha tenido entrada con la fecha indicada y se aplica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, hay que tener en cuenta los antecedentes del mismo.

Respecto a estos antecedentes administrativos cabe indicar que el proyecto se inició para su evaluación ambiental en el mes de diciembre del año 2009 y por lo tanto le era de aplicación el 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.

Esta tramitación finalizó por caducidad del expediente en abril de 2014. Sin embargo durante ese recorrido administrativo se realizaron tanto las consultas previas como la fase de información pública del proyecto y, con las aportaciones de las entidades y organismos consultados y los estudios y trabajos adicionales realizados por el promotor, se dieron solución a los impactos ambientales inicialmente detectados, que fundamentalmente se referían a la caracterización y gestión de los materiales a dragar.

Con las nuevas soluciones aportadas por el promotor y aceptadas por los organismos competentes, es con lo que se inició la nueva tramitación ambiental, con fecha 29 de septiembre de 2014 y que culmina con esta Declaración de Impacto Ambiental (DIA).

Con el expediente que ahora se analiza el órgano sustantivo acompaña los documentos necesarios para su evaluación ambiental:

Documento técnico del proyecto.

Estudio de Impacto Ambiental.

Alegaciones e informes recibidos en los trámites de información pública y de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

Consideraciones a los informes emitidos en las fases de información pública y consultas.

En la fase de información pública y consultas a las administraciones públicas afectadas se recibieron informes de la Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares, la Dirección General de Medio Rural y Marino del Gobierno de las Islas Baleares, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MAGRAMA, la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de las Islas Baleares, la Delegación del Gobierno en las Islas Baleares, el Ayuntamiento de Ibiza, la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento y la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares.

Entre estas respuestas se destaca el informe de la Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares que certifica la ausencia de afecciones sobre ningún espacio natural protegido o perteneciente a la Red Natura 2000.

En general, y excepto las aportaciones realizadas por el ayuntamiento de Ibiza en el ámbito de sus competencias en las que pone de manifiesto la legislación y controles a seguir respecto al ruido, paisajismo, y otras consideraciones propias del control ambiental de una obra civil, el resto de los alegantes ponen el acento en los aspectos ambientales relacionados con la gestión del material dragado en función de las categorías del sedimento identificadas.

En este sentido, el promotor da respuesta y clarifica todo lo relacionado con dicha actividad y asume las medidas preventivas, correctoras y de control aportadas por las administraciones.

4. *Análisis técnico del expediente*

El proyecto en sí no es un proyecto de ampliación portuaria sino una reforma integral de las infraestructuras para cumplir los condicionantes de reforma e inversión para justificar la prórroga de la concesión, con el objetivo de corregir el deficiente estado de las infraestructuras y de mejorar la operatividad y espacio de las embarcaciones. Por lo tanto se trata de una obra marítima de pequeña envergadura dentro de las aguas de la concesión actual de manera que aspectos importantes como la dinámica sedimentaria y la dinámica marina no percibirán cambios significativos.

El medio terrestre de la zona de estudio es un medio urbano y portuario que no presenta una calidad paisajística ni ecológica de interés, por lo que puede adaptarse a cambios temporales localizados (nivel de ruidos, polvo en suspensión, elementos discordantes en el paisaje) en la fase de ejecución e integrarse de manera compatible en la posterior fase de explotación.

El medio marino presenta unos fondos blandos no vegetados y degradados en el interior de la dársena y parte del exterior de la misma hasta el contradique del puerto de Ibiza. La comunidad asociada a estos fondos no se trata de una comunidad de especial interés ecológico y está muy extendida a lo largo de todo el ámbito de estudio (Puerto de Ibiza).

Respecto a los espacios protegidos más próximos a la zona del proyecto, que son el Parque Natural de Ses Salines (situado entre Ibiza y Formentera) que también forma parte de la Red Natura 2000 como LIC y ZEPA ES0000084 Ses Salines d'Eivissa i Formentera y Ses Feixes del Prat Vila (clasificado como suelo rústico protegido en el Plan General de Ordenación Urbana de Ibiza) no es previsible que, por la distancia en el primer caso y por las características del proyecto respecto al segundo, estos espacios se vean afectados de forma directa ni indirecta por las actuaciones del proyecto.

El promotor ha presentado diferentes alternativas para la ejecución del proyecto basadas en distintas configuraciones en planta y finalmente adaptando la solución final de acuerdo con las indicaciones de la Autoridad Portuaria de Ibiza y respetando la concesión espacial actual. También analizó distintas opciones constructivas para el muelle de ribera, decantándose por la que permite la realineación y rehabilitación del actual, evitando su demolición y, por consiguiente, con menos demanda de préstamos y generación de residuos.

También respecto al ámbito del estudio de alternativas del proyecto, se presentaron distintas opciones para la gestión del material dragado una vez realizada la caracterización del mismo y comprobar la presencia de materiales contaminantes que demandaban una gestión adecuada. Más adelante se analizará específicamente este aspecto, pero ha sido el que más estudio ha demandado del promotor y el que más controversia ha generado entre los organismos consultados, hasta encontrar una solución final ambientalmente viable.

El promotor ha realizado una valoración adecuada de las potenciales afecciones sobre el medio ambiente, apoyándose en trabajos de campo y atendiendo a las sugerencias y alegaciones de los participantes en las consultas públicas.

En fase de explotación del proyecto y debido a la situación actual de la actividad náutica (falta de espacio, mal aprovechamiento del espejo de agua, vertido de aguas de la explanada de varada, vertidos residuales desde embarcaciones al medio acuático, etc.), hace que la mayoría de los impactos se conviertan en modificaciones de carácter positivo, dado que suponen una mejora respecto a las condiciones ambientales actuales.

La nueva tipología y configuración portuaria, unida a los nuevos servicios e instalaciones de gestión de residuos supondrá:

Eliminación de estructuras fijas (pantalanes) que ocupan el fondo marino y sustitución por pantalanes flotantes.

Unas infraestructuras y servicio de gestión y tratamiento de residuos líquidos, provenientes de la explanada de varada y de los barcos (aguas de sentina y sanitarias) de los que actualmente no se dispone. Con esto se evitará que estos desechos sean vertidos diariamente al medio acuático, contaminando de forma directa las aguas marinas del puerto y por dispersión de las adyacentes al mismo.

Un sistema de gestión ambiental, hasta ahora inexistente, de la dársena deportiva que tendrá una política ambiental encaminada a la minimización de los impactos ambientales y la prevención de la contaminación.

Con la visita de campo realizada se pudo comprobar la obsolescencia de las instalaciones actuales y la urgencia en la reparación de los pantalanes y obras de fábrica existentes, algunos de los cuales son impracticables por su estado. También y por su ubicación al fondo del puerto de Ibiza, con escasa profundidad e incidencia de la dinámica marina, se facilita la implantación de medidas de control de los potenciales impactos (ej.: cortinas antiturbidez) que independicen en la fase constructiva las aguas marinas del puerto deportivo del resto de espacios portuarios aledaños.

Como ya se ha comentado en apartados anteriores, los principales impactos que se han analizado en este expediente son los derivados de la actividad de dragado y gestión de los materiales a extraer, como se verá más adelante. Sin embargo ha habido otros aspectos del proyecto que, aunque en menor medida, también han merecido la consideración del promotor y de los organismos consultados. Estos se refieren al potencial impacto paisajístico, el ruido o la calidad de las aguas.

Respecto a la incidencia paisajística del proyecto, hay que tener en cuenta que las estructuras marítimas como muelles de ribera y pantalanes no sufren un cambio muy significativo, siendo su volumetría similar a la actual, por lo que las cuencas visuales actuales no se modifican sensiblemente, siendo además una zona con infinidad de elementos urbanos o antropizados que interfieren la proyección visual del observador.

Por desarrollarse las actuaciones en una zona muy próxima al casco urbano, el ruido será una de los aspectos sobre los que el promotor prestará especial cuidado y, en todo caso, mantendrán los niveles sonoros en el entorno de las obras dentro de los límites de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Para minimizar los impactos sobre la calidad de las aguas, en el dragado de fondos se usarán barreras flotantes anti-turbidez con faldón de 2 metros de profundidad en torno a las aguas de la dársena para minimizar la dispersión de la turbidez a aguas adyacentes. Teniendo en cuenta la batimetría de la zona, este faldón quedará apoyado sobre el fondo marino. La barrera cerrará todo el perímetro de espejo de aguas.

En los traslados del material de Categoría II, se verificará la estanqueidad del gánguil para evitar que no se produzcan pérdidas de finos durante los viajes de transporte del material dragado a la zona de vertido.

También se realizará un control de la calidad de las aguas procedentes de la deshidratación en tierra de los materiales de Categoría IIIa, para realizar el calibrado necesario del tratamiento a efectuar sobre las mismas, y cumplir con los límites establecidos en la correspondiente autorización de vertido al mar.

En cuanto a la potencial afección sobre la calidad de las aguas en la zona de vertido propuesta para los materiales de Categoría II, la recomendación final es que el vertido se realice en la zona del punto P9 de coordenadas 38°49'N y 1°41'E, que es el punto de vertido ya autorizado para otras obras de la Autoridad Portuaria de Baleares y que cumple los siguientes requerimientos:

El vertido no afecta a zonas de interés, ni por sedimentación de material ni por la evolución de material en suspensión.

El vertido se realiza fuera de la zona pesquera.
El impacto bionómico es irrelevante.
Se encuentra dentro de las 12 millas.

Actividad de dragado y gestión de los materiales a extraer. En la caracterización del material de dragado realizada en el mes de abril de 2014 se establecieron 6 estaciones de muestreo distribuidos en toda la dársena, en los que se tomaron 12 muestras mediante corer (6 muestras en un primer tramo de sedimento de los primeros 70 cm de espesor y otras 6 en los siguientes 70 cm hasta el límite alcanzado por el corer, 1,5 m). De los resultados obtenidos, se puede concluir que existen dos zonas diferenciadas:

Un área claramente menos contaminada que integra las dos dársenas y bocana sur, así como los fondos asociados al pantalán exterior del puerto, en la cual los materiales han sido catalogados como Categoría II. El estudio recomienda su vertido al mar de forma controlada y con previa autorización especial de vertido de la autoridad competente. El volumen estimado de los materiales de este nivel de actuación es de 19.340 m³.

Un área con un nivel de contaminación mayor, integrada por los fondos asociados al varadero y la dársena norte, de menor dimensión y cuya bocana está orientada al varadero. En esta zona los materiales se han catalogado como Categoría IIIa. El estudio recomienda que se gestionen en tierra mediante técnicas de gestión de aislamiento y/o técnicas de tratamiento. El volumen estimado de los materiales de este nivel de actuación es de 4.345 m³.

El mismo estudio de caracterización de los sedimentos analiza los sedimentos de categoría IIIa (según recomendaciones del CEDEX) desde los criterios del Anejo V del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, tal y como estableció la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares en el Acta del Subcomité de EIA de fecha 25/09/2013, para su depósito en cantera con plan de restauración aprobado. De los resultados obtenidos se desprende que el material es apto para uso industrial y uso urbano, y por tanto para su depósito en cantera autorizada.

Se dispone de carta de compromiso de aceptación de los sedimentos de dragado de categoría IIIa de la Cantera de Santa Bárbara, actualmente en restauración y autorizada para el depósito controlado de residuos inertes (ver Anexo n.º 4 del Anejo n.º 11 del proyecto básico).

Se realizará un tratamiento específico de los sedimentos de Categoría IIIa, que constará de un tratamiento físico-químico y una deshidratación de los lodos resultantes. De esta forma se obtendrán por un lado unas arenas y lodos deshidratados y aptos para su gestión en cantera autorizada y por otro lado el agua procedente de esa deshidratación que cumplirá los parámetros de calidad necesarios para su vertido al mar, con la correspondiente autorización del organismo autonómico competente.

Asimismo, durante la extracción de los sedimentos y durante el tratamiento de desarenado y desecado de lodos podrán generarse posibles emisiones de olores dado el contenido en materia orgánica de los mismos. No obstante, esta operación se realizará en el entorno de la dársena portuaria junto al actual varadero y se limitará a 40 días. Además esta fase de obra se realizará durante la temporada de invierno.

Por último hay que indicar que los trabajos de dragado irán acompañados de un seguimiento arqueológico a pie de obra a cargo de un arqueólogo especializado en arqueología náutica. Cualquier aparición de pecios o restos arqueológicos deberá ser comunicada a las autoridades competentes.

5. Condiciones al proyecto y seguimiento ambiental

Además de diseñar y presupuestar, a nivel de proyecto, las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y aquellas aceptadas expresamente en el expediente de información pública, adoptará las siguientes:

La autorización de vertido de los materiales de Categoría II que deberá emitir la autoridad marítima requerirá informe previo favorable del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a los efectos de determinar su compatibilidad con la estrategia marina correspondiente, según se establece en el Art. 32 de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino.

Antes del inicio de las actuaciones de dragado y vertido contará con la autorización de vertido al mar, otorgada por el organismo autonómico competente, de las aguas procedentes del proceso de deshidratación de los dragados marinos de Categoría IIIa, de tal manera que se garantice su inocuidad sobre el medio marino.

Además, el promotor explicitará, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Modificado III de reforma de la dársena deportiva del Club Náutico de Ibiza al concluirse que siempre y cuando se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de Evaluación de Ambiental, y se comunica a Puertos del Estado para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 30 de enero de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

Modificado III de reforma de la dársena deportiva del club náutico de Ibiza

