

## INFRASTRUCTURES

# La Generalitat dona llum verda al projecte de connexió marítima de les Salines i la Ràpita

El projecte, que busca evitar l'impacte dels trencaments del Trabucador, resta a l'espera de l'aprovació definitiva per part del Govern espanyol

La Ràpita Paula Pedrero

El projecte de connexió per via marítima entre les Salines de la Trinitat i la Ràpita ja compta amb el vistiplau de la Generalitat de Catalunya. L'estudi i l'avaluació d'impacte ambiental ja té llum verda per part de l'administració catalana i ara resta a l'espera de l'aprovació definitiva per part del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic.

El Trabucador és un dels punts més sensibles del delta de l'Ebre per l'elevat risc d'inundació, molt afectat pels temporals de llevant, pels fenòmens meteorològics adversos, el canvi climàtic i la manca d'aportació de sediments. Este cúmul de circumstàncies propicien que el trencament de la barra siga cada cop una realitat més freqüent. Amb este pre-  
text, l'empresa salinera Infosa fa anys que reclama la recuperació de la connexió tradicional via marítima mitjançant la construcció d'un nou moll amb l'objectiu de buscar una alternativa al transport de mercaderies via terrestre i garantir el manteniment de l'activitat industrial. Ara, tot apunta que el projecte arribarà a bon port.

La Generalitat ha emès un informe preliminar d'impacte ambiental del projecte, que conclou que no és necessària una avaluació ambiental en profunditat, ja que es considera que el projecte "no té un impacte significatiu sobre el medi". Després de consultar les administracions públiques afectades, entitats i persones interessades, s'ha dut a terme una modificació del projecte inicial, que consistia en un dic d'1,4 quilòmetres de llarg, amb una amplada de vial de 5 metres a la part superior i una base de 17,8 metres, amb una ocupació marina de 25.000 metres quadrats.

El projecte definitiu inclou la construcció d'un espigó massís a la part interior de la Punta de la Banya, a la part sud de la badia, on actualment s'ubica l'antic moll en runes i adjacents a les instal·lacions industrials salineres. Este penetrarà fins a aconseguir una profunditat de 4 metres dins



L'antic moll de fusta de les Salines actualment desballestat.

## El nou moll ocuparia 17.000 m<sup>2</sup> marins i es farien dos trajectes diaris d'anada i tornada en vaixell

de la badia dels Alfacs i tindrà una ocupació marina de 17.000 metres quadrats. Des d'este punt es donarà sortida a la producció de sal transportada amb camions a través d'una pontona autopropulsada de grans dimensions, una embarcació de poc calat específica per a navegar en aigües poc profundes. Es preveuen dos trajectes d'anada i tornada al dia d'una durada de 40 minuts.

**POTENCIALS IMPACTES** Tal com detalla el mateix informe de la Generalitat, la traça del dic projectat i els seus voltants configuren una "àrea de sensibilitat ambiental molt alta" per les particularitats ecològiques i la dinàmica característica de la badia dels Alfacs. De fet, l'informe admet que la construcció del moll pot tenir efectes sobre la preservació de l'espai natural afectat, la taxa de renovació de les aigües i la interferència de la dinàmica sedimentària de la badia

a llarg termini, i conclou que la seua execució comporta una degradació de les condicions ambientals actuals i de la qualitat de l'aigua.

La badia dels Alfacs constitueix un cos d'aigua semitanicat que rep gran part de les aportacions d'aigua dolça a través de canals de reg que desguassen a la riba nord de la badia en funció de l'activitat agrícola del Delta, que conflueixen amb l'aigua marina que entra per la zona connectada amb el mar obert. Estes peculiaritats fan que siga una zona única, amb àrees de nidificació i alimentació de diverses espècies d'aus, presència de fanerògames marines -unes plantes marines que formen praderies- i espècies en perill d'extinció com les nacres -un tipus de mollusc de grans dimensions- i els fartets, un petit peix d'aigua dolça.

Les modificacions introduïdes respecte al projecte inicial suposen la disminució del grau d'ocupació del fons marí entorn del 31% i menys impacte sobre les praderies de fanerògames, les poblacions de fartet i altres espècies de peixos amenaçats. Tal com detalla l'informe, però, es preveu que la disminució de la qualitat de les aigües pot tenir un efecte indirecte sobre els organismes marins presents a la badia, sobretot en

la població de nacres, danys que es consideren "inevitables". En este sentit, es duran a terme un seguit de mesures compensatòries per a minimitzar els impactes, tot i que en el mateix informe es declaren com a "insuficients" per a contrarestar l'impacte generat.

Pel que fa a l'impacte sobre el canvi climàtic, d'acord amb l'informe emès per l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic, l'alternativa escollida emet un 22% menys d'emissions de CO2 respecte al transport actual terrestre amb camions. A més, no es preveuen afectacions sobre la navegabilitat, ni pel que fa a les activitats marítimes recreatives, ni en l'activitat pesquera professional, ja que la gestió de la navegació de la pontona s'ajustarà als horaris d'activitat del sector pesquer.

Segons estes prediccions, l'estructura proposada tindrà un impacte visual moderat. La seua alçada màxima serà de 2,7 metres sobre la làmina d'aigua i pràcticament no es veurà des dels espais més concorreguts de la zona. A més, la construcció se situarà en paral·lel a l'antic moll de càrrega de fusta i formigó per a facilitar-ne la integració. L'antic moll és considerat un Bé Cultural d'Interès Local de les Salines; va ser construït

a principis del segle XX, però es troba en desús des del 1973.

**SENSE ALTERNATIVES** El projecte no quantifica el cost ambiental que l'obra comporta ni preveu alternatives amb menys impacte que no impliquen l'evacuació de la sal per ruta terrestre, tal com s'ha fet fins ara. Des del principi, es van descartar el trasllat parcial o total de l'activitat salinera per qüestions tècniques, així com la construcció d'un viaducte, una construcció més permeable i amb una ocupació dels fons marí inferior.

En el disseny de la infraestructura, a més, no es valoren les línies d'actuació incloses per al manteniment de la barra del Trabucador dins del Pla de Protecció del Delta de l'Ebre, en procés de redacció per part del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic i que, en posarse en marxa, "no farien necessari dur a terme una infraestructura d'estes dimensions", tal com detalla el mateix informe.

**OPINIONS DISPARS** El projecte ha rebut el suport per part dels alcaldes d'Ampostà, la Ràpita i Deltebre, tant a la conservació de l'activitat salinera, com a la posada en marxa del projecte de connexió marítima de les salines amb el port de la Ràpita. **"La proposta del moll per a treure la sal a través de la mar no és només necessària, sinó imprescindible i ha de tenir el suport institucional i socioeconòmic i polític del territori"**, ha declarat Lluís Solé, alcalde de Deltebre.

En canvi, però, fonts expertes i crítiques amb el projecte declaren que és "molt lamentable" que no es faça una avaluació ambiental a fons. També apunten que amb esta "decisió interessada" dona la sensació que el govern abandona el Trabucador a la seva sort i "se'n renta les mans". El trencament de la barra de forma persistent significaria l'entrada d'aigua de mar externa i la pèrdua de la badia en si i de les condicions de salinitat que configuren este ecosistema únic. ■