

ESCRITO DE PRESENTACIÓN DE ALEGACIONES AL

“PROYECTO DE REGENERACIÓN DE LAS PLAYAS DE CANET, ALMARDÀ, CORINTO Y MALVARROSA, DE LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE CANET D'EN BERENGUER Y SAGUNTO (VALENCIA)” Y SU CORRESPONDIENTE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Código de expediente: 46-0348.

A LA DEMARCACIÓN DE COSTAS DE VALENCIA

(Calle Joaquín Ballester, 39 – 6ª planta- 46071 VALENCIA)

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

Dirección Gral. de la Costa y el Mar

D. Josep Francesc Fernández Carrasco, con DNI nº 19.098.511 R, con domicilio a efectos de notificaciones en Sagunt, C/ Autonomía, 2 código postal 46500, en nombre y representación del GRUP MUNICIPAL COMPROMÍS SAGUNT con domicilio en C/ Autonomía, 2, código postal 46500 en Sagunt, comparece y, como mejor proceda en derecho

EXPONE:

Que tiene la condición de interesado en el expediente administrativo arriba reseñado.
Que con fecha de 1 de febrero de 2021 la Subdirección General para la Protección de la Costa de la Dirección General de la Costa y el Mar informó favorablemente el PROYECTO DE REGENERACIÓN DE LAS PLAYAS DE CANET, ALMARDÀ, CORINTO Y MALVARROSA, DE LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE CANET D'EN BERENGUER Y SAGUNTO (VALENCIA) Y SU CORRESPONDIENTE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL, con código de expediente: 46-0348.

Que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 36 y 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el 45 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y 98 del Reglamento General de Costas, aprobado mediante Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, dicho proyecto y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental se han sometido a información pública, durante un plazo de treinta (30) días hábiles a contar desde el siguiente al de la publicación de este anuncio en el Boletín Oficial del Estado. El anuncio fue publicado en el Boletín Oficial del Estado núm. 43, de 19 de febrero de 2021 (referencia BOE-B-2021-7789), en su página 10087, *Sección V. Anuncios - B. Otros anuncios oficiales* del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Que, por consiguiente, en el plazo establecido de treinta (30) días hábiles, que concluye en este caso el 6 de abril de 2021, mediante este escrito, y sin perjuicio de lo que pueda manifestar con posterioridad, formula las siguientes

ALEGACIONES:

PRIMERA

Los problemas más patentes que registra la costa mediterránea española y, en particular, el tramo de costa entre el puerto de Castellón y el de Sagunt, arrastrados durante décadas y agravados por las actuaciones concebidas con escala inadecuada, son:

- Degradación general de sus condiciones naturales
- Costa fragmentada
- Desequilibrios sedimentarios generados por las infraestructuras portuarias y otras
- Antropización, usos y urbanización invasiva de formas y espacios costeros
- La regulación fluvial y consiguiente reducción de llegada de sedimentos a la costa
- Efectos del cambio climático

- Ausencia de inversiones acorde al valor ambiental, natural, social y económico
- Ausencia de la necesaria gestión integrada bajo el principio de sostenibilidad

El Ministerio, la Dirección General y las Demarcaciones de Costas han venido desarrollando planes, proyectos y estudios de detalle para analizar la situación de la costa entre Castellón y Sagunt, definir estrategias de actuación y evaluar alternativas concretas en cada tramo. Particularmente, en el año 2011, con el apoyo técnico del Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria (en adelante IH Cantabria), se presentó el estudio denominado “ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL ESTUDIO INTEGRAL DE ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN EN EL TRAMO DE COSTA ENTRE EL PUERTO DE BURRIANA Y EL PUERTO DE SAGUNTO”, una caracterización en profundidad y de enorme valor.

En el año 2015 se entregó por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (en adelante CEDEX) el informe técnico final con clave CEDEX 22-414-5-002 denominado “3.3 ESTUDIOS DE DINÁMICA LITORAL, DEFENSA Y PROPUESTAS DE MEJORA EN LAS PLAYAS CON PROBLEMAS EROSIVOS, CONSIDERANDO LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO: ESTRATEGIA DE ACTUACIÓN DEL TRAMO DE COSTA COMPRENDIDO ENTRE EL PUERTO DE CASTELLÓN Y EL PUERTO DE SAGUNTO (CASTELLÓN SUR)” realizado para la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Por su interés y vigencia se transcribe a continuación parte del diagnóstico que recoge este informe del CEDEX. En lo que sigue inmediatamente, quien suscribe el presente escrito ha querido destacar, subrayado y en negrita, algunas de las afirmaciones contenidas.

*“A lo largo de los años, **la descompensación en el sedimento y transporte, influido muy fuertemente por las construcciones portuarias, se ha intentado mitigar con mayor o menor éxito mediante las diversas obras de defensa que se han construido en ellas.***

*Por tanto, hay que partir de la idea de que todo el tramo en estudio se encuentra alterado de su dinámica inicial natural. Las zonas con mayor problema son aquellas en las que coincide un fuerte transporte y una zona urbana. **Pero la sola actuación de zonas con***

problemas provocaría una mayor degradación y erosión en zonas aledañas no urbanas, como sucede en la actualidad; por lo que cualquier actuación debe contemplar todo el conjunto. El análisis de toda la costa, con los datos que suministran los diferentes estudios y trabajos de la zona, dio como resultado las siguientes conclusiones vertidas en el informe previo anterior:

1) La estructura actual de la costa entre los puertos de Castellón y Sagunto obedece a las sucesivas transformaciones que se ha realizado a lo largo del tiempo en una costa inicialmente continua, con un trasdós de costa baja protegido por un cordón litoral conocido como "la mota". Con las construcciones de los puertos de Sagunto, 1902, Castellón, 1915, y Burriana en 1932, se pasa de una costa con un intenso transporte longitudinal y una importante aportación de sedimentos, a el mismo intenso transporte pero frenado el sedimento en su aportación norte y el transporte en tres puntos. El urbanismo que se fue desarrollando a lo largo de los años, más intenso a partir de los años 60/70 del pasado siglo, obvió esta circunstancia lo que dio lugar a grandes problemas entre este crecimiento y el estado evolutivo que se había generado; agravado por las regulaciones de los ríos de la zona. La solución dada al problema fue local; rigidizando algunas zonas con defensas de costas no excesivamente bien estudiadas y planificadas, donde se desarrollan las defensas de costa frente a los núcleos urbanos, que dieron lugar a descompensaciones sedimentarias aún mayores formándose concavidades importantes aguas abajo de la rigidización.

2) La consecuencia inmediata es que toda la costa en estudio está dividida en dos grandes tramos Puerto de Castellón-Puerto de Burriana y Puerto de Burriana-Puerto de Sagunto. Cada tramo funciona y se debe actuar como una unidad porque la dependencia es muy fuerte como sistema litoral independiente; las soluciones parciales no parece que en el pasado hayan tenido resultados óptimos; más bien al contrario, han servido para crear nuevas descompensaciones.

(...)

En cualquier actuación de defensa de costa debe contemplarse su efecto sobre toda la unidad fisiográfica en la que se encuentra inmersa la actuación, y debe extenderse el estudio a todo el tramo en que se halla."

En relación al diagnóstico actual de los tramos que son objeto del proyecto objeto del presente escrito de alegaciones se indica:

"d. Playa de Casablanca-Puerto Siles: Mantiene un buen estado, sin necesidad de obra alguna debido al giro que hace la costa al norte. Tiene una tendencia al crecimiento; especialmente junto al Puerto Siles, y debido a ello debiera

pensarse en gestionar el material que anualmente retiene, no permitiendo un continuo crecimiento.

e. Puerto Siles-Puerto de Sagunto: Mantiene un buen estado que no requiere actuación alguna; si bien, **el excedente de sedimento que pudiera aparecer anualmente debe realizarse una gestión de él para ayudar a mejorar el sector norte con detrimento de sedimento.**”

Y por último con carácter general se recoge que:

“5) Debe realizarse un estudio de re análisis de todas las obras de defensa existentes en la actualidad, contemplando la previsible subida del nivel del mar debido al cambio climático y extendiendo a puntos críticos con graves erosiones actuales, dando el mismo tratamiento al tramo; especialmente el tercero de ellos.”

Ambos estudios o informes, el del IH Cantabria (2011) y el del CEDEX (2015), analizan y valoran diferentes alternativas y definen y establecen recomendaciones, conclusiones y estipulaciones que conforman una estrategia de actuación que debe seguirse en la costa mediterránea española y, en particular, en el tramo que estudian. Sin embargo, las determinaciones de ambos estudios, los diagnósticos alcanzados y las alternativas valoradas en ellos no forman parte de las alternativas reales estudiadas ni son tenidas en cuenta realmente en el proyecto y el correspondiente estudio de impacto ambiental (en adelante EIA) objeto de las presentes alegaciones.

A pesar de que el primer trabajo de los referidos señala que hay diferentes alternativas y prioridades a considerar a tres escalas de actuación, ninguna de ellas es considerada en el proyecto al que aquí se alega. En el segundo trabajo se analizan y evalúan propuestas, una vez se señala expresamente que “...toda la costa en estudio está dividida en dos grandes tramos Puerto de Castellón-Puerto de Burriana y Puerto de Burriana-Puerto de Sagunto. Cada tramo funciona y se debe actuar como una unidad porque la dependencia es muy fuerte como sistema litoral independiente; las soluciones parciales no parece que en el pasado hayan tenido resultados óptimos; más bien al contrario, han servido para crear nuevas descompensaciones.” Tampoco se tiene en cuenta para nada lo que también recoge ese trabajo cuando afirma que “En cualquier actuación de defensa de costa debe contemplarse su efecto sobre toda la unidad fisiográfica en la que se encuentra inmersa la actuación, y debe extenderse el estudio a

todo el tramo en que se halla.”. Tampoco se hace una evaluación acorde con los contenidos de dichos trabajos de los efectos que pueden provocar en las playas del resto de la unidad fisiográfica o morfodinámica las actuaciones proyectadas.

Las actuaciones que se proponen y los objetivos señalados en el proyecto y su correspondiente estudio de impacto ambiental objeto de la presente alegación no se ajustan a los enunciados en los dos trabajos referidos. Hay que entender que esos dos trabajos son, el primero, estudios en profundidad, con extensión, detalle y rigor grandes y, el segundo, como su nombre indica, el que establece una estrategia de actuación que, sin embargo, luego no es seguida. El proyecto que es objeto de este escrito de alegaciones comprende tan solo una parte del tramo de costa sobre el que hay que actuar y no se analiza el efecto de las actuaciones proyectadas sobre toda la unidad fisiográfica o morfodinámica.

SEGUNDA

Las actuaciones del proyecto ni el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) objeto del presente escrito de alegaciones no abarcan una unidad fisiográfica o morfodinámica costera completa. Tal y como se ha recogido en la alegación primera, el informe técnico del CEDEX de 2015 establece lo que debe ser la estrategia oficial que soporte las actuaciones en el tramo de costa estudiado y señala: *“En cualquier actuación de defensa de costa debe contemplarse su efecto sobre toda la unidad fisiográfica en la que se encuentra inmersa la actuación, y debe extenderse el estudio a todo el tramo en que se halla”.* Consecuentemente, la evaluación de impactos ambientales realizada en los trabajos que aquí se alegan no es correcta en sus análisis y determinaciones al ser en un ámbito menor al correspondiente a la unidad Puerto de Burriana- Puerto de Sagunto, que se divide en cinco tramos. Con ello se derivan, como en otros casos anteriores, actuaciones a una escala local, no adecuada. El propio proyecto, en el apartado 2. Antecedentes, de su Memoria señala:

“La suma de todas estas actuaciones ha generado acreciones al norte de los obstáculos anteriormente mencionados, combinados con fuertes retrocesos en la línea de costa en diversas áreas.

Para dar respuesta a la problemática, se han llevado a cabo diferentes actuaciones en zonas localizadas, basadas en la rigidización con espigones poco estudiados y planificados con un enfoque más amplio, dando lugar a mayores descompensaciones sedimentarias y trasladando los problemas de retroceso al sur de las rigidizaciones. Dada

la escasez de arena fina en la zona, se llevaron a cabo regeneraciones con grava fina y gruesa.

Los problemas erosivos en Castellón se trasladaron progresivamente a la zona objeto de proyecto, situada en el extremo norte de la provincia de Valencia. El retroceso de la línea de costa daña los diques de encauzamiento de las golases de Queralt y de Quartell que, al ser reparados, actúan como espigones incrementando la erosión al sur de los mismos."

Precisamente por ello es por lo que se requiere que el ámbito de las actuaciones sea el de la unidad fisiográfica.

TERCERA

Tal y como se ha recogido en la alegación anterior, el proyecto denuncia las rigidizaciones hechas en la costa al norte y los efectos que han producido, pero no considera ni plantea corregir el efecto de barrera que producen los espigones existentes al norte, ni Puerto Siles, ni el Puerto de Sagunt en la costa más al sur. Los puertos y otras actuaciones de construcción en la línea de costa generan barreras al transporte sólido litoral longitudinal de sedimentos, tanto de arenas como de materiales más gruesos. La larga existencia de esas alteraciones no justifica en modo alguno que no se acometan acciones de corrección ambiental para restituir los procesos naturales. Si bien se puede entender que tiempo atrás dichas acciones no se hayan acometido, hoy día es inexcusable atender la gestión con una perspectiva de sostenibilidad. Desde décadas se ha preferido y optado en nuestro país por actuar en este tipo de zonas erosionadas en el medio costero (provocadas por una barrera, que generan acumulaciones a un lado y erosiones al otro) mediante el escolerado y la construcción de espigones, sin gestionar dichas acumulaciones. Pero esa manera de actuar no está generalizada en el mundo, existen numerosos casos donde se han establecido sistemas de trasvase de esos materiales retenidos, de manera que se restituye el flujo natural. Es indudable que la situación del tramo de costa al sur de los puertos (Borriana, Siles, Sagunt...) no sería la misma si se hubieran acometido acciones de trasvase de los materiales retenidos por él. El propio informe del CEDEX de 2015 que se ha transcrito anteriormente señala que así debe hacerse. En los distintos planes, estudios y proyectos que se han realizado en distintas áreas del tramo de costa entre el puerto de Borriana y el puerto de Sagunt se han propuesto actuaciones que no han considerado las arenas retenidas al norte de esos puertos, dejando a un lado buena parte del origen del problema suscitado y razón de ser -siquiera parcial, aunque relevante-, de los problemas erosivos que se pretenden

solucionar, sin actuar por tanto directamente sobre el origen del problema. Esa manera de gestión no es sostenible, como se constata a lo largo del litoral.

El proyecto objeto de estas alegaciones en el apartado 2. Antecedentes, de su Memoria señala:

“Respecto a las actuaciones ejecutadas en la provincia de Valencia, la construcción del Puerto de Siles a comienzos de los años 80 del siglo XX, ha logrado retener el sedimento en el tramo de estudio, ocasionando una acumulación del sedimento al norte del puerto, con el consiguiente avance de la línea de costa, no sólo en la playa de Canet sino también en la playa de Almardà.

Actualmente, el avance en la línea de costa es tal que se produce un by-pass natural de sedimento hacia el sur del Puerto de Siles, lo que supone la pérdida de sedimento del tramo de actuación y el aterramiento de la bocana del puerto.”

Si se reconoce que el tramo pierde sedimentos no parece correcto que no se actúe para corregir dicho efecto ambiental negativo.

CUARTA

En el proyecto y su correspondiente EIA no se ha considerado ni se tienen en cuenta como datos de partida las actuaciones previstas en el proyecto de actuaciones en las playas de Almenara y La Llosa. No se tiene en cuenta cuál será la situación de la costa que se derive tras las actuaciones del proyecto en la costa de Almenara y La Llosa. Recientemente se ha aprobado y está próxima la ejecución de las obras contempladas en el “PROYECTO CONSTRUCTIVO QUE PERMITA ESTABILIZAR EL FRENTE LITORAL EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE LA LLOSA Y ALMENARA (CASTELLÓN)”. Ese proyecto contempla la sustitución de los espigones de la gola de La Llosa actuales por dos espigones mayores, 4 espigones transversales de diferentes longitudes para conformar 4 celdas, la sustitución de los espigones de la gola de Queralt actuales por dos espigones mayores, la aportación de 165.000 m³ de grava con distintos D₅₀, y la aportación de 25.000 m³ de arenas al sur de los espigones proyectados en la gola de Queralt, esto es, en T.M. de Sagunt.

Ese proyecto al proponer medidas correctoras también señala que durante la fase de funcionamiento se comprobarán los objetivos del proyecto de la siguiente manera:

“Se llevará a cabo un estudio de Biocenosis transcurrido un año de la realización de las obras.

*Se realizará un estudio de densidad de haces en la pradera de Posidonia.
Se propone realizar un perfil de playa antes de la temporada de baño para comprobar que ésta no ha sufrido regresión alguna.
Realizar un estudio de la hidrodinámica de la zona afectada por el proyecto y comprobar que la playa se encuentra al abrigo de los temporales.”*

Además, se añade que “Finalizada la ejecución de las obras, se procederá como sigue, entendiendo que el periodo de seguimiento se extiende a CUATRO años a contar desde la recepción de las obras”, realizando seguimientos topobatimétricos, estudios de biocenosis, control de la calidad del agua, etc. para realizar un informe final y se podrá hacer un informe urgente, caso de que haya afecciones no previstas, que permitan acometer acciones.

Se afirma en ese proyecto que, a raíz de esos estudios y trabajos de seguimiento, pueden darse nuevas acciones que no estén previstas. En cualquier caso, se considera que las actuaciones proyectadas en Almenara y la Llosa (que prevén actuaciones también en las playas del T.M. de Sagunt) y la situación de la costa esperada debe ser el punto de partida para la redacción del proyecto y su EIA objeto de estas alegaciones. Sin embargo, en este proyecto no existe ninguna referencia ni alusión a ellas.

QUINTA

En el proyecto y su EIA objeto de las presentes alegaciones se establece un diagnóstico de la problemática existente definido en cuatro aspectos:

- Erosión y reducción de la calidad de las playas al norte del tramo (Malvarrosa, Corinto y norte de Almardà) por la pérdida de sedimento fino y la acumulación de gravas de tamaño variado, que reduce la seguridad para los bañistas. La formación del cordón litoral de gravas actualmente enmascara el problema erosivo de estas playas.
- Rebase de la arena acumulada en la playa de Canet hacia el sur del Puerto de Siles, lo que supone una pérdida de arena para el tramo costero objeto de actuación.
- Deterioro del cordón dunar debido a su ocupación directa y al uso inadecuado por parte de los usuarios de las playas, que elimina el reservorio natural de sedimento de las playas frente a los eventos de temporal y favorece la inundación y erosión de la playa.

A pesar del enorme volumen de información contenido en los trabajos referidos con anterioridad (IHCantabria del 2011 y CEDEX del 2015) sobre la situación actual y el diagnóstico del tramo de costa tratado por el proyecto y su EIA objetos de este escrito de alegaciones, el proyecto no contiene un diagnóstico adecuado de los problemas

existentes con información suficientemente detallada y, consecuentemente, de los objetivos a alcanzar. El procedimiento de ejecución de las catas realizadas para muestrear y posteriormente analizar granulométricamente los materiales del tramo de costa (cuestión fundamental para diagnosticar y definir precisamente cómo actuar) es inadecuado y su número insuficiente. No se han hecho análisis granulométricos representativos del material presente en el estrán y la playa seca.

4.4. GRANULOMETRÍA

En Julio de 2020, la empresa Tecnoambiente realiza un muestreo para caracterizar la calidad de sedimentos marinos y del bentos existente en la zona de actuación, así como para la caracterización granulométrica del sedimento en la zona emergida.

Se tomaron un total de 9 muestras en la zona sumergida y 12 muestras en la zona emergida, distribuidas estas últimas a lo largo de 3 perfiles. Adicionalmente, se han realizado tres "catas" superficiales con pala manual, para determinar el espesor de gravas acumuladas en la zona. En la Figura 3 se presenta la localización de cada una de estas muestras.

Siendo uno de los problemas que se plantea, al que luego se aludirá también, el de la existencia de gravas que *"...reduce la seguridad para los bañistas..."*, *"...se han realizado tres catas superficiales con pala manual..."*. Esa toma de datos realizada para caracterizar los materiales de playa seca es absolutamente insuficiente y se ha desarrollado de manera inapropiada (ver págs. 547 y 548/561 del Tomo I, donde se muestran las ilustraciones de las tres catas realizadas). La distribución de gravas en la costa no puede determinarse adecuadamente con ese muestreo tal y como se ha efectuado. Recuérdese que el proyecto aborda actuaciones en 5.300 m de costa. Tampoco puede determinarse debidamente cuáles son las gravas autóctonas y cuáles no lo son y dónde se localizan concretamente estas últimas, las alóctonas, aspecto este que, como se verá, es clave en la solución de los problemas existentes.

SEXTA

El estudio de las alternativas no plantea soluciones posibles y considera alternativas que técnicamente no son del todo adecuadas. La Memoria del proyecto no recoge ningún apartado alusivo a la selección y justificación de las actuaciones finalmente contempladas en el proyecto, lo cual es una carencia técnica que debiera subsanarse. El Estudio de Alternativas se recoge en el Anejo nº 9 a la Memoria. Inicialmente se establece la selección de 3 criterios:

- **Criterio 1:** *Análisis de alternativas de actuación en función del tipo de material de aportación, procedente de diferentes fuentes.*
- **Criterio 2:** *Análisis de alternativas de actuación en función de la tipología de estructuras de rigidización, diferenciando entre la rigidización completa o parcial del tramo de costa.*
- **Criterio 3:** *Plantemiento de alternativas para la gestión de las gravas existentes en el tramo costero de estudio.*

para finalmente componer un total de 11 alternativas: la Alternativa 0 (no actuación) y las denominadas correlativamente desde la Alternativa 1 a la Alternativa 10. Sus características se resumen en la página 112/437 del Tomo II del proyecto.

El proyecto valora las 11 alternativas presentadas mediante un sistema multicriterio considerando cuatro parámetros de evaluación: a) coste de inversión (peso: 0,15); b) afección ambiental (peso: 0,35); c) funcionalidad y cambio climático (peso: 0,25), y d) valoración social (peso: 0,25). La valoración se sustenta en argumentaciones y ocasionalmente se aportan algunas cuantificaciones. Seguidamente se realiza un análisis de sensibilidad para determinar la alternativa elegida que resulta ser la Alternativa 1. Al respecto de todo ello y de la conclusión alcanzada cabe señalar:

- En primer lugar, cabe destacar que las alternativas estudiadas en el proyecto no se corresponden con las propuestas del Estudio IHCantabria 2011 y del Informe CEDEX 2015, a pesar de que el proyecto y el EIA indican que esos trabajos han servido para el diseño de la solución técnica contemplada en el proyecto y que son los estudios de base que dan soporte a las decisiones de diseño tomadas en la valoración de alternativas, elección y justificación de la solución adoptada. No resulta ser así, lo que resulta incoherente y no es comprensible, ya que es la propia Administración Pública encargada de la gestión de la costa la que promovió dichos trabajos y promueve también el proyecto que aquí se analiza.
- El diseño de las alternativas del proyecto se ha establecido a partir del flujo medio de la energía. No se considera la existencia de transporte litoral en ambos sentidos, hacia el norte y hacia el sur, aunque el neto final sea hacia el sur por razón de las condiciones medias del oleaje. Ello supone que las soluciones analizadas y la elegida se basan en la consideración del flujo medio de la energía, esto es, en los valores estadísticos medios. En el momento en que

predominen otros temporales o estados de mar diferentes las determinaciones establecidas no se corresponderán con la realidad. El comportamiento y las respuestas de la costa es muchas veces el resultado de las situaciones de temporales más que de los valores medios de vientos, oleajes y otras variables del clima marítimo. Las mayores erosiones y movimientos se producen con ocasión de los temporales (los últimos de ellos, por ejemplo, en noviembre de 2015, finales de noviembre y diciembre de 2016, septiembre de 2019, febrero de 2020 y el más reciente de este mismo mes de enero de 2021). Estas situaciones son cada vez más frecuentes por efecto del cambio climático. De ahí que, en aras de la sostenibilidad de la costa, técnicamente se propugne una gestión de la costa con su seguimiento continuo, adoptando intervenciones de una manera ágil y técnicamente sustentada en equipos de los servicios de las administraciones públicas encargadas de la gestión costera.

- Las 11 alternativas propuestas en el proyecto no conforman un estudio de soluciones que pueda considerarse técnicamente consistente ya que son soluciones que ignoran posibilidades técnicas que son claramente solución a los problemas existentes. Aunque se consideran, por ejemplo, soluciones con diques exentos, que son estructuras que protegen directamente de la acción del oleaje se debieran haber considerado varias alternativas de diseño con esas tipologías. Tal y como se reconoce explícitamente al valorar este tipo de solución (página 95/437, Tomo II) son estructuras que protegen de la acción del mar y a la vez reducen las tasas de transporte, lo que es uno de los problemas funcionales en este tramo de costa. Igualmente existen posibles soluciones basadas en arrecifes. La que se considera como alternativa, un arrecife continuo, no es técnicamente una buena solución: la continuidad es innecesaria y perjudicial. Tampoco se consideran y evalúan soluciones basadas en solo operaciones de recirculación y gestión de arenas una vez hechas aportaciones mínimas pero suficientes que garanticen la corrección de efectos. Son soluciones todas ellas que cumplen perfectamente los objetivos que el proyecto enuncia. Cuando se plantean soluciones de rigidización ésta se plantea en todo el tramo completo, sin estudiar si puede haber alternativas de

actuar solo así en parte del tramo de costa. Tampoco se justifican las dimensiones establecidas en los espigones transversales.

- Las diferencias de valoración final entre la alternativa elegida, la Alternativa 1, y las Alternativas 3, 5 y 9 no son significativas. Las puntuaciones finales pueden verse alteradas si se modifican ligeramente las valoraciones asignadas. La puntuación final promedio que obtienen esas alternativas se recoge en el cuadro siguiente:

A1	A3	A5	A9
2,31	2,36	2,47	2,42

Por tanto, las alternativas 3, 5 y 9 pueden considerarse tan válidas como la finalmente seleccionada, la alternativa 1

- Un buen número de las alternativas propuestas son valoradas con 10 (valor pésimo) bajo el parámetro de evaluación de “Funcionalidad y Cambio Climático” lo cual quiere claramente decir que no deben ser consideradas como tales alternativas. Técnicamente todas las soluciones que se contemplen como alternativas deben ser funcionalmente adecuadas a las necesidades que atender. Si es nula la funcionalidad de esas alternativas no debieran considerarse como alternativas válidas.
- El parámetro de evaluación “Valoración social” no tiene sustento en su determinación, es un parámetro de calificación que no se basa en una evaluación mínimamente objetiva o con criterios de comparación validables. La valoración negativa que se otorga, por ejemplo, a las obras de rigidización, se basa en que generan un enorme impacto visual cuando las soluciones que se proponen siempre son con estructuras sumergidas, por debajo del nivel del mar y, en consecuencia, sin impacto visual.
- No se ha considerado que la alternativa elegida, que comporta la aportación de cerca de 1 millón de m³ de arena, va a suponer que esa arena va a seguir siendo transportada libremente por la acción del oleaje con resultante neta hacia el sur. Ese volumen es una cuantía extraordinaria por su magnitud y por tanto va a aumentar la retención de esas arenas en Puerto Siles, el desbordamiento de

esta infraestructura portuaria, que su bocana se ciegue más rápidamente y en mayores proporciones y que los problemas existentes en el tramo de costa no queden resueltos, más bien al contrario, se vean agravados permaneciendo los problemas de retención también en el Puerto de Sagunto.

- Adicionalmente cabe señalar que no hay estudio de alternativas en relación con las actuaciones previstas en el cordón dunar.
- El simple hecho de una modificación el lo “pesos” específicos asignados para ponderar la elección modifica la opción elegible.
- Los pesos específicos asignados a cada criterio han sido elegidos de manera subjetiva incluso la valoración social, y hasta dónde conocemos, no ha sido obtenida contrastando con los posibles afectados/beneficiarios.

SÉPTIMA

Al norte del tramo de costa objeto del proyecto se han venido vertiendo en los últimos años gravas alóctonas. Se afirma que dichas gravas se han ido desplazando hacia el sur, alcanzando áreas del tramo de costa en Sagunt. Las playas de Sagunt están teniendo movimientos sedimentarios costeros que han producido la aparición de gravas y su propagación hacia el sur en magnitudes muy importantes. La aparición de gravas ha sido muy perceptible tras los recientes temporales extraordinarios: la Dana de septiembre de 2019 y el temporal Gloria de enero de 2020. Es necesario actuar poniendo solución. El proyecto contempla el cribado de las gravas en la zona norte, concretamente “...*del material sedimentario de las playas de Malvarrosa, Corinto y parte de la playa de Almardà, para eliminar las gravas existentes...*”. Al respecto hay que tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- El proyecto contiene varios planos alusivos al cribado de gravas:
 - a) los planos PL03 “Proyecto Constructivo. Actuación propuesta: planta”, con 3 Hojas (págs. 22, 23 y 24 / 285, Tomo III), donde se delimitan tres zonas de cribado que denomina Zona I, Zona II y Zona III. Esa delimitación está hecha a sin una geometría precisa y a una escala pequeña;

b) los planos PL04 “Proyecto Constructivo. Retirada de gravas. Planta general”, con 2 Hojas (págs. 25 y 26 / 285, Tomo III), aunque las dos se numeran igual. La primera de esas hojas establece por tramas las distintas zonas y aclara en la leyenda las diferencias de excavación (solo distinta para la Zona III que luego, sin embargo, no se identifica) y de la estimación de gravas que se espera. Pero, a la vez de la delimitación por tramas, la hoja de este último plano muestra una línea de trazos roja y unos pequeños círculos donde indica Zona I y Zona II. Por tanto, no está claro si las zonas están delimitadas por las tramas o por los límites referidos. La segunda de las hojas referidas (págs. 26 / 285, Tomo III) contiene un esquema de organización de las operaciones a realizar y, por tanto, no tiene valor alguno al no aportar definición prescriptiva para la ejecución de las obras definidas en el proyecto, que es lo que corresponde a los planos de un proyecto ya que son documentos contractuales para esa ejecución.

- El proyecto no contiene justificación alguna de la delimitación del área de cribado y esta es una de las cuestiones más importantes respecto a esta actuación. Ya se ha dicho que la información de campo, la toma de muestras y los análisis granulométricos realizados no tienen el suficiente rigor técnico exigible y, por tanto, no sustentan ni justifican ni la delimitación establecida ni las estimaciones alcanzadas.
- Un tema importante es determinar si realmente cuáles de las gravas presentes en estas playas son provenientes del norte y cuáles son gravas originales, autóctonas de la playa. Se suele argumentar que el transporte sólido litoral ha traído esas gravas desde la playa de Casablanca. Personas que han conocido estas playas desde tiempo atrás reconocen la existencia de gravas en las playas al norte de puerto Siles como material autóctono, pero nunca en la cantidad en la que están presentes en estos momentos. En cualquier caso, no puede considerarse que la gola de Queralta divida la costa en dos tipos de frentes: costa al norte de la gola con playas de grava y costa al sur de la gola con playas de arena.

- Toda la información disponible apunta a que las playas de Malvarrosa, Corinto, Almardá y Racó de Mar son playas de materiales mixtos con predominio de arenas frente a gravas, ya que sus materiales son tanto de origen fluvial (llegados a la costa a través de ríos y ramblas), como acarreados por el transporte litoral. El *Plan Indicativo de Usos del Dominio Público Litoral* (PIDUL, 1976) -publicación del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) que sirvió para la información, el planeamiento y la definición de actuaciones en la costa durante muchos años-, define esas playas mencionadas como playas de arena calcárea y silíceas con presencia de gravas y gravillas.
- Por tanto, las arenas y gravas son propias del sistema. Es cierto que estas playas en este tramo de costa antes tenían superficialmente arenas y que los perfiles del estrán atendían características de pendientes propias de las arenas, más suaves que los perfiles que forman las gravas, más incómodos para usuarios bañistas.
- La existencia de gravas entremezcladas de arenas ha hecho que la recesión de la costa haya sido menor que la que se produce en áreas costeras solo de arenas, porque las gravas -por su mayor tamaño, granulometría y peso-, hacen cuerpo y aportan estabilidad al conjunto, dotando de mayor sostenibilidad al conjunto.
- El transporte sólido litoral moviliza más fácilmente las arenas que las gravas, sea cual sea el mecanismo que registre: suspensión, arrastre o saltación. Las gravas se trasladan a menor velocidad y volumen, lógicamente, que las arenas. El transporte eólico, responsable de la formación de los campos dunares, solo moviliza arenas. Como consecuencia de todo ello se puede afirmar que la existencia de gravas en las playas del tramo de costa objeto de este proyecto es natural. No obstante, en los últimos años se han aportado gravas alóctonas, no originales, que han acabado más al sur de donde se aportaron. La costa ha sufrido la acción de temporales extraordinarios recientes que han producido la segregación del material sedimentario existente: donde originalmente había arenas y gravas, han quedado solo las gravas porque las arenas han sido transportadas a mayores profundidades y a tramos más al sur, produciendo las acumulaciones en Puerto Siles (incluso su rebase) y en el Puerto de Sagunt. Adicionalmente, la acción de los vientos ha ido eliminando arenas de playa seca,

formado los campos dunares que, por otra parte, no han podido recibir los efectos de los vientos de tierra ya que estos están coartados por las edificaciones existentes.

- Con todo ello, en resumen, lo que parece haberse producido es:
 - a) la llegada de gravas alóctonas de más al norte;
 - b) la desaparición de arenas transportándose más al sur y a zonas más sumergidas y la consiguiente aparición de gravas autóctonas;
 - c) el incremento de la pendiente de las playas secas y de los perfiles sumergidos cercanos a la orilla;
 - d) el crecimiento de los campos dunares en detrimento de los materiales existentes en las playas, sin posibilidad del rejuego propio de los campos dunares por acción del viento de tierra; y
 - e) se ha perdido la cobertura de arena, perdiéndose el uso adecuado como playas de arena y su imagen anterior.

Todo ello parece ser debido a que recientemente los procesos recesivos de este frente costero han desplazado las arenas y dejado al descubierto las gravas, sin que se haya actuado con la corrección necesaria de esos fenómenos, sumado a que los vientos han formado nuevas dunas que no han podido recibir, por otra parte, los efectos de los vientos de tierra porque las edificaciones existentes hacen de pantalla. Esta situación requiere solución, pero convenientemente estudiada y basada.

- Por tanto, en este tramo existen gravas que son un material sedimentario autóctono y existen otras gravas que han sido aportadas artificialmente. Eliminar todas las gravas supone restar estabilidad al sistema costero y empeorar su comportamiento. Sin embargo, el proyecto señala que “...*las gravas existentes en la playa seca, ya que este material es en su mayor parte exógeno y va a ser retirado como fase previa a la actuación de regeneración de las playas.*” Añadir, para suplir el material retirado, arenas al frente costero supone que los materiales sedimentarios costeros, por su menor tamaño, se van a movilizar en mayor medida. Puesto que esa aportación que el proyecto plantea tiene un volumen muy importante, es previsible que en pocos años esos

sedimentos se desplacen netamente hacia el sur, lo que agravaría la situación de recesión de los frentes en su conjunto.

- Sin embargo, es cierto que para el uso de las playas por los bañistas es recomendable que las playas tengan arenas en superficie y en su ribera con el mar, para que las pendientes del frente del perfil de playa no sean muy pronunciadas y no se vea comprometida su seguridad tal y como ocurre desde hace unos años. Como consecuencia de todo ello, parece que una la solución a emprender que se entiende necesaria debe pasar por:

- a) la delimitación precisa de cuáles son las gravas autóctonas y dónde se encuentran;
- b) la sola eliminación de las gravas alóctonas;
- c) el cribado y enterramiento de las gravas autóctonas a cierta profundidad; y
- d) la aportación de arenas en superficie y en parte del perfil sumergido de la playa.

El proyecto no realiza ni establece el procedimiento para separar las gravas autóctonas de las que no lo son y lo que plantea es en cambio eliminar y retirar un volumen de gravas muy importante que van a incluir gravas autóctonas que aportan estabilidad, sustituyéndolas por materiales arenosos, más finos y, por tanto, más fácilmente transportables.

- Por todo ello -en definitiva y en cualquier caso-, es preciso delimitar qué gravas deben ser cribadas y retiradas. Solo debieran ser retiradas las gravas que no son originales del tramo de costa, las alóctonas, cosa que el proyecto no discierne.

OCTAVA

El proyecto aporta datos de oleaje en aguas profundas, direcciones de procedencias de vientos más frecuentes, características del régimen medio y extremal de vientos y valores característicos del régimen extremal de mareas en el puerto de Sagunt. Seguidamente se aportan las características principales del régimen medio de oleaje en la zona de proyecto, que sirven para determinar las características de la dinámica litoral cuyo detalle se recoge en el Anejo 11 de la Memoria del proyecto. Así, se establece que

“...La tasa de transporte neto anual en la zona de proyecto es de 5.340 m³/año. Sin embargo, dada la actual tendencia del clima marítimo, la tasa de transporte considerada para el establecimiento del volumen de arenas a aportar es la correspondiente a los últimos tres años, que marcan un transporte de 38.000 m³/año.” No existe mayor justificación técnica a una decisión que luego influye sobremanera en el diseño de las actuaciones, especialmente en lo que se refiere a la aportación de arena, que supone un 86,59 % del presupuesto de las actuaciones contempladas en el proyecto. En consecuencia, puesto que para las determinaciones se utiliza el régimen medio, la información de clima marítimo no es adecuada y, por tanto, los resultados y análisis de la sostenibilidad de las actuaciones proyectadas no están acreditados. La estimación de los 25 años de vida útil no es de la sostenibilidad de las actuaciones proyectadas en la costa, sino una determinación obtenida de las Recomendaciones de Obras Marítimas (ROM) aplicable al diseño y proyecto de estructuras marítimas (diques, espigones...)

NOVENA

Solo se evalúan las actuaciones teniendo en cuenta el transporte neto y no la existencia de transporte litoral en ambos sentidos. Al considerarse flujos medios y datos de regímenes estadísticos medios los resultados establecidos solo consideran las tasas de transporte sólido litoral netas. Sin embargo, el transporte sólido litoral se produce en ambos sentidos (norte-sur y sur-norte) y en función de la incidencia del oleaje en relación con la orientación de la costa. De sus respectivas tasas se deriva un transporte sólido litoral neto -el predominante, resultante final-, y la realidad del comportamiento de la costa conviene y debe ser analizada no en términos estadísticos sino con las respuestas que realmente se producen. Sorprende, además de que no se estudie detalladamente, que se adopte la decisión de, evaluado el transporte sólido litoral neto en esta costa en 5.380 m³/año, considerar un valor muy superior, de 38.000 m³/año como único valor a considerar. La sostenibilidad de la actuación es muy dudosa, más cuando se aporta un volumen de arenas tan importante y es muy probable que, puesto que la realidad no atiende a la estadística, en unos años el tramo de costa se encuentre igual o peor incluso que ahora.

DÉCIMA

Es sorprendente que el proyecto no tenga en cuenta la legislación vigente o establezca determinaciones que no están vigentes. La fuente de préstamo de arenas para la aportación (el banco de arenas frente a Cullera) no tiene la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) vigente (ver pág. 172/437, Tomo II) como puede verse seguidamente y se reitera en diferentes lugares del proyecto y su EIA:

Como material de aportación en las playas se propone el existente en el banco submarino de Cullera, o bien otro yacimiento marino habilitado que reúna las condiciones técnicas y ambientales adecuadas del material de aportación.

El banco de arena de Cullera contaba con DIA de Resolución favorable de 20 de septiembre de 2013, publicado en el BOE Núm. 237 a jueves, 3 de octubre de 2013. Sin embargo, debido a que no se ha llevado a cabo ninguna extracción de arena en este banco en los años posteriores, esta DIA se encuentra, a día de hoy, caducada.

Por este motivo, la Dirección General de la Costa y el Mar está llevando a cabo un nuevo proyecto independiente al actual, que contempla la extracción y transporte del material necesario para este y otros proyectos de regeneración que van a satisfacer sus necesidades de sedimento de este banco.

El proyecto de extracción y transporte del yacimiento que finalmente se emplee se integrará en el presente proyecto una vez se obtenga la DIA favorable relativa a estas operaciones.

Sin embargo, el Proyecto se basa en la utilización de materiales procedentes de esa fuente. El proyecto y su correspondiente EIA no cumple la ley vigente y tiene, por tanto, una provisionalidad muy elevada. La utilización de materiales del banco de rente a Cullera es un elemento crucial en las actuaciones previstas. El 86, 59 % del coste total de las actuaciones previstas en el proyecto, como ya se ha dicho, corresponden a la aportación de arenas que se proyectan de ese origen. Se afirma que *“El proyecto de extracción y transporte del yacimiento que finalmente se emplee se integrará en el presente proyecto una vez se obtenga la DIA favorable relativa a estas operaciones”*. Pero, por los tiempos que tardan los procesos de obtención de las DIA y los problemas que se suelen suscitar en ellos, es innegable que las actuaciones que el proyecto contempla no pueden llevarse a cabo ni fácil ni prontamente, ni pueden entenderse como técnicamente definitivas, estando este proyecto por tanto “en el aire”.

UNDÉCIMA

El proyecto y su correspondiente EIA no recogen adecuadamente el análisis de los posibles efectos ambientales del vertido en las playas de las arenas que se aportan. En el proyecto se indica que, en las operaciones de dragado para conseguir las arenas en el banco de Cullera y transportarlas hasta el tramo objeto de aportación, la reducción de

finos en las arenas se conseguirá por rebase en la draga, señalándose (pág. 22/561, Tomo II) en el apartado 6 de la Memoria del proyecto:

“Al contenido de finos será reducido por rebase de la cántara a medida que se va llenando con la mezcla de agua y sedimento, optimizando así la cantidad de material explotable transportado a la vez que se minimiza la turbidez en la zona de vertido.”

lo que resulta ambientalmente muy perjudicial. Además, el Anejo 16 a la Memoria del proyecto se dedica a estudiar la “Compatibilidad con la estrategia marina levantino-balear” de las actuaciones contempladas en el proyecto, especialmente en lo que se refiere a las operaciones para la obtención de las arenas en el banco de Cullera, su transporte y vertido en las playas objeto del proyecto. Entre sus conclusiones (ver pág. 218/437, Tomo II) se recoge:

“- Para garantizar la idoneidad del material de préstamo a utilizar en la regeneración de las playas, se tomará una muestra de cada descarga de la draga a la playa con carácter previo al extendido de arena, realizando su caracterización granulométrica y determinando el Carbono Orgánico Total (COT). Si la fracción de finos o su contenido en materia orgánica supera los límites establecidos, el material de préstamo será rechazado.”

Esta determinación es de imposible puesta en práctica. Los análisis de finos y materia orgánica se realizan en laboratorio, donde deben llevarse las muestras y ser analizadas. Los resultados de esos análisis de determinación de finos y materia orgánica que dice que se harán se tendrán lógicamente pasado un plazo de tiempo que hará imposible que el material de préstamo sea rechazado ya que el vertido no puede esperar a tener esos resultados. Las dragas, especialmente la que se propone utilizar, tienen unos costes muy elevados y unos ritmos de trabajos que exigen continuidad de las operaciones. Por ello, teniendo en cuenta el plazo necesario para obtener los resultados de los análisis de finos (horas, al menos), resulta evidente que es imposible garantizar el control de finos y materia orgánica que propone. Y ese control de finos y de materia orgánica es fundamental para garantizar la adecuada calidad de las arenas de aportación en las playas, sobre todo porque los finos y la materia orgánica generan turbidez y eutrofización en las aguas, lo que es ambientalmente inadmisibile.

DUODÉCIMA

El Estudio de Seguridad y Salud que contiene el proyecto no trata para nada las actuaciones previstas en el cordón dunar ni en la Memoria, ni en su Pliego, ni en su Presupuesto. Tan solo aparecen en el Programa de Obra que se recoge en la pág.

263/437 del Tomo II. Dichas actuaciones tampoco son consideradas ni en el Estudio de Gestión de Residuos (a pesar de que se prevén arranques de especies invasoras), ni en Estudio de Integración Paisajística.

DECIMOTERCERA

El Estudio de Integración Paisajística resulta inadecuado. Así, por ejemplo, la definición (pág. 416/437, Tomo II) del ámbito de estudio:

“4.2 Ámbito de estudio

En la zona de estudio hay varios miradores, por lo que representan puntos de observación de elevada relevancia, ya que las personas contemplarán el paisaje desde dichos puntos. Estos miradores son: El mirador del Club náutico de Canet, el Mirador panorámico de la Playa de Canet y el Balcón al Mar, integrado en un edificio público abierto a la ciudadanía; por último, el Mirador de Casablanca en la playa de Almardá.

Otro tipo de infraestructura a tener en cuenta es el paseo marítimo de 9 de octubre en Canet d'en Berenguer.

Alrededor de la zona de actuación existen varios bienes patrimoniales, patrimonio de la guerra civil. En el Puerto de Sagunto se encuentra una infraestructura logística, a 1,6 km hacia arriba del cauce del Río Palancia, encontramos restos de la Defensa activa y, por último, a 1,9 km al sur del puerto de Canet, en el Puerto de Sagunto, se encuentra la fábrica de armamento del municipio.”

O la definición de las cuencas visuales:

- UVI1: Espacios urbanos
- UVI2: Espacio portuario-deportivo
- UVI3: Zonas arboladas y de cultivos
- UVI4: Borde litoral (playas)
- UVI5: Mar
- UVI6: Marismas

Al analizar los espacios urbanos solo lo hace de los existentes en el T.M. de Canet.

DECIMOCUARTA

Existen contradicciones a lo largo del Proyecto: cifras que no coinciden (cifras de dragados dispares en Memoria, Pliego y Presupuesto), alusiones a diques que no se proyectan, indefinición e injustificación de la zona de cribado, perfiles transversales en planos mal definidos, planos que no corresponden a un proyecto constructivo, discordancias en distintos documentos... Así, entre otras, por ejemplo, el plano que establece las distancias de transporte para la draga desde el área de préstamo en Cullera

hasta los dos puntos de vertido proyectados cuando luego se paga indistintamente sea cuál sea el punto de vertido. Igualmente (pág. 214/437, Tomo II) se habla que entre las actuaciones contempladas en el proyecto se incluye “*Prolongación del dique Norte del Puerto de Siles*”. En el Pliego hay materiales (escolleras, todo-uno o escollera clasificada) que no están en los precios unitarios ni en parte alguna del proyecto.

El proyecto recoge listados de “*ficheros XYZ topog*” entre las páginas 81 y 88, y “*ficheros XYZ batim*” entre las páginas 89 y 487, esto es, en un total de 337 páginas!!!! Dichos listados son innecesarios y no sustentan técnicamente ninguna decisión de proyecto, que es lo que resulta técnicamente pertinente que recojan los anejos de un proyecto.

DECIMOQUINTA

Para el análisis de la sostenibilidad de las actuaciones previstas en el proyecto resulta fundamental la evolución futura de la costa y del material arenoso que se proyecta aportar. El proyecto analiza la evolución mediante modelos que consideran regímenes medios. Resulta obvia la conclusión que afirma que “*...Las variaciones del flujo medio de energía no son suficientes para producir cambios apreciables en la orientación de la línea de costa.*” ya que la aportación se ha diseñado precisamente con el flujo medio. Pero con los importantes volúmenes de arenas que se proyecta aportar no es técnicamente creíble que no se produzcan transportes litorales de cierta importancia con saldo neto hacia el sur, agravando los desequilibrios sedimentarios existentes en este tramo costero.

DECIMOSEXTA

Tampoco se evalúan los efectos de los movimientos sedimentarios de las arenas aportadas sobre el medio biótico, sobre los fondos marinos, que pueden suponer efectos negativos e impactos ambientales muy importantes sobre el ecosistema bentónico. Se analizan (ver pág. 77/437, Tomo II) los cambios de perfil, indicando que no serán importantes, pero tampoco resulta técnicamente creíble que los movimientos sedimentarios transversales a la línea de costa -que comportan cambios en los perfiles de verano e invierno y de gran cuantía en ocasión de temporales extraordinarios,

llevando arenas y otros sedimentos a profundidades mayores del perfil-, no se incrementen cuando se aporte un volumen de arenas tan importante como el que se plantea en el proyecto.

DECIMOSÉPTIMA

Para la restauración del cordón dunar el proyecto contempla la utilización de arenas producto del dragado, esto es, procedentes del banco de Cullera. Así lo indica el documento de Presupuesto (ver pág. 115/285, Tomo III), no apareciendo ninguna otra referencia en ese mismo sentido en ningún otro documento ni parte del proyecto. Dicho material, por su granulometría, no es adecuado para la regeneración dunar. Igualmente, en el documento de Presupuesto del proyecto y en esa misma página, se incorpora una partida para el modelado de dunas con máquinas con ese material aportado e indica:

Construcción y modelado de dunas, incluso carga, transporte de la arena desde la zona de vertido de la draga hasta la zona de restauración o creación de la duna, por la playa, vertido, y disposición con la perfección que pueda obtenerse con la máquina para dar un aspecto natural al cordón dunar

No parece adecuado actuar en el campo dunar con máquinas por las afecciones ambientales que sin duda se producirán.

Por todo lo cual,

SOLICITA:

Que se tengan por presentado en tiempo y forma, se admitan a trámite, este escrito de alegaciones y los argumentos, y que sean tenidos en cuenta por el órgano competente al redactar la propuesta de resolución que corresponda.

En Sagunt a 3 de abril de 2021

Fdo: Josep Francesc Fernández Carrasco