



MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
DEMARCACIÓN DE COSTAS DE VALENCIA
C/ Joaquín Ballester, nº39, 6ª planta,
46071 Valencia

Alegaciones al Proyecto de “Regeneración de las playas del Saler y Garrofera (Valencia)” así como su correspondiente estudio de impacto ambiental,

Código de expediente: 46-0330.

Plazo de alegaciones: Desde 5 de julio de 2019 hasta 16 de agosto de 2019. Boletín Oficial del Estado núm. 159 04.07.2019.

Órgano Promotor y Sustantivo: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar / Ministerio para la transición Ecológica.

La ASOCIACIÓN VECINAL DE LA DEVESA DE EL SALER (Avda. Gola Puchol 4, Dehesa de El Saler, 46012 Valencia) y La COMUNIDAD CASBAH (Urb. Casbah, Bloque 75. Esc C. pta 5, Dehesa de El saler, 46012 Valencia); en calidad de personas interesadas y representación vecinal en el municipio de Valencia en la zona más próxima y colindante al lugar en el que se va a desarrollar el proyecto arriba referenciado, formula las siguientes alegaciones/consideraciones:

PRIMERO.- Consideración preliminar sobre la solución técnica adoptada en el proyecto.

De conformidad con el artículo 16.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, “Los autores del estudio de impacto ambiental serán responsables del contenido y fiabilidad de los estudios y documentos ambientales (citados en el art 16.1)....”.

De igual forma, de conformidad con los artículos 233 (sobre el *contenido de los proyectos y responsabilidad derivada de su elaboración*) y 314 (sobre *responsabilidades en el contrato de elaboración de proyectos de obras*) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, las consideraciones/alegaciones formuladas en este escrito se realizan sin perjuicio de los establecido en ambas normativas, evaluación ambiental y contratos.

SEGUNDO.- Sobre los antecedentes que han motivado la adopción por parte de la Administración de la redacción del proyecto de Regeneración de las playas del Saler y Garrofera (Valencia) y RESPONSABILIDADES PARA SU FINANCIACIÓN.

Esta Asociación cree conveniente dejar claro que el problema de la regresión costera al sur del Puerto de Valencia y por tanto también en la zona del proyecto informado (Salier y Garrofera) es un problema que la Administración estatal conoce de mucho tiempo atrás dado que es una zona ampliamente estudiada, no sólo por su proximidad a una de las principales ciudades de España, sino sobre todo por todas las figuras de protección medioambiental existentes tanto en el lugar de actuación como en su entorno próximo, entre otras, Parque Natural, Lugar de Importancia Comunitaria, Zonas de Especial Protección de Aves, Zona Ramsar, etc.

Figuras de protección medioambiental que obligan a proteger el medio litoral desde una acción activa y concreta, en vez de la meramente pasiva o contemplativa como en términos generales, así ha estado sucediendo.

Pues bien, pese a todas esas figuras de protección medioambiental y todos los estudios y seguimiento de tantos años, es inaudito que la Administración, conocedora no solo del riesgo, sino del daño continuo que se está produciendo por la desaparición de las playas, haya tardado tanto tiempo en reaccionar con la contratación, redacción y sometimiento a evaluación ambiental de un proyecto que concrete y precise las actuaciones oportunas, dado que hasta la fecha todo han sido “parches” a base de pequeños trasvases de arena sin que ninguno de ellos haya sido efectivo, con las consecuencias de persistencia del riesgo y daño medioambiental hacia propiedades tanto públicas como privadas, además de las consecuencias económicas que de ello ha derivado.

Sin ánimo de hacer numeración de todas las advertencias dadas desde distintas Instituciones y personas de reconocido prestigio sobre el daño producido en las playas del sur del Puerto de Valencia (Saler y Garrofera también), es especialmente destacable la de la propia autoridad estatal medioambiental mediante la formulación de la Resolución de 30 de julio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del puerto de Valencia (Valencia)». (BOE núm. 196 de 16.08.2007), en la que el promotor del proyecto fue la Autoridad Portuaria de Valencia, y el órgano sustantivo fue Puertos del Estado y que por su relación directa con la situación actual, debemos recordar y reflejar:

Afección a la dinámica litoral Apdo. 5.1 pág. 35048 - “El Puerto de Valencia es responsable de las profundas modificaciones que se han venido produciendo en las playas de Pinedo y El Saler. También debe contemplarse el seguimiento de la evolución de las playas de Arbre de Gos y Saler, ya que el efecto del puerto puede obligar a no muy largo plazo al establecimiento de nuevas obras de control de la erosión, que deberían ser asumidas por la Autoridad Portuaria de Valencia.”

De hecho, esta contundente afirmación iba precedida en la página anterior (35047) por esta otra de la propia Dirección General de Costas, destacamos que actualmente en este proyecto de Regeneración, ejerce en calidad de promotora y órgano ambiental:

“Las instalaciones del Puerto de Valencia, y sus sucesivas ampliaciones, provocan una alteración de la dinámica litoral que, entre otros efectos, da lugar a procesos regresivos, intensos y visibles, en las playas al sur de la nueva desembocadura del Turia y, en especial, en las playas de Pinedo y El Saler (ambas dentro del Parque Natural). Es posible que estos efectos se incrementen con la ejecución del proyecto, a menos que se habiliten las oportunas medidas correctoras. Dichas medidas no deben suponer impactos negativos sobre el sector marino del LIC.

Dinámica litoral. La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente considera que, dada la magnitud de las obras proyectadas y el efecto que las mismas producirán en el litoral, deberá realizarse un estudio de dinámica litoral que comprenderá el estudio de las actividades proyectadas sobre el dominio público marítimo terrestre, tanto durante su ejecución como durante su explotación, debiendo incluir en su caso las medidas correctoras necesarias. ”

A continuación, el plan de seguimiento ambiental 2009-2014 posterior a la ejecución del proyecto a través del “Plan de Vigilancia de la Evolución de las playas al norte y sur del puerto de Valencia”, encargado desde el órgano promotor del proyecto, “obviamente” concluye (página 38 de la informe 2014.2) que para la playa Sur:

“Conclusiones Playa Sur

En la playa sur las obras de ampliación no han modificado la evolución de la playa, no han introducido ningún efecto añadido a la evolución que ya se venía observado desde mucho antes de las obras ejecutadas.

.....

La playa al Sur no indica ningún efecto debido a las obras de ampliación, por tanto no hay consecuencias sobre las playas al sur del Puerto de Valencia que signifiquen un riesgo para la evolución que viene experimentando desde años anteriores al inicio y finalización de las obras de ampliación.”

Es decir, (como era de esperar) el propio órgano promotor del proyecto (Autoridad Portuaria) iba a negar que durante el Plan de Vigilancia que la ampliación no produce efecto añadido.

No obstante es de destacar el adjetivo “**añadido**”, por lo tanto, sí que se está afirmando que el Puerto de Valencia, como ya decían y dicen todas las instituciones conocedoras del asunto de las playas del sur de Valencia, entre ellas la actual promotora del proyecto de Regeneración y órgano ambiental (DG Costas-MITECO), EL PUERTO DE VALENCIA ES RESPONSABLE y POR TANTO de la regresión continuada causada por su misma presencia y sus ampliaciones.

Por tanto, hay que atender a un principio básico en la protección medioambiental internacional y europea “*el que contamina, paga*” lo que se refleja en la propia afirmación de la DG Costas de 2007 (impacto por la ampliación del puerto de Valencia) y que volvemos a reproducir:

“el efecto del puerto puede obligar a NO MUY LARGO PLAZO al establecimiento de nuevas obras de control de la erosión, que deberían ser asumidas por la Autoridad Portuaria de Valencia.”

Eso se afirmaba en 2007, estamos en 2019, por lo que entendemos que ese plazo ya se ha cumplido.

Pues bien, como ha quedado argumentado, esta Asociación/Comunidad considera que el presupuesto reflejado en **el proyecto de Regeneración debe ser asumido en gran parte por la Autoridad Portuaria de Valencia** en atención a su responsabilidad y sobre todo a su capacidad económica y en evitación del daño continuado que se viene produciendo por la (hasta ahora) inacción de la Administración.

Además y solo por citar otro Proyecto concluyente dirigida desde la dirección general de Costas y Contenida en 20 cajas de estudio, en Julio de 2007 se redactó la “Divulgación del estudio Ecocartográfico del litoral de las provincias de Valencia y Alicante” en el que se acredita claramente la pérdida de arena y cuantifica la interrupción del transporte litoral por el Puerto de Valencia.

Por otra parte, desde el **punto de vista financiero europeo** y sólo a modo de aproximación, téngase en cuenta la cantidad de fondos europeos que se han invertido en medidas de conservación del medio ambiente del Sur del Puerto de Valencia y que sólo en proyectos LIFE participados por el

Ayuntamiento de Valencia además de otras instituciones, han supuesto más de 13 millones de euros en los últimos años.

Algunas de las ejecuciones derivadas de esos proyectos han quedado ya totalmente inutilizadas por la pérdida de playa de la zona litoral adyacente.

Situación inadmisibles desde el punto de vista no sólo medioambiental, sino también financiero.

Además de fondos life anteriores, en el entorno de afección del Puerto de Valencia se han realizado aportaciones con cargo a otros instrumentos financieros (FEDER) de la Unión Europea tanto comunitarios como con terceros países (INTERREG) patrocinados o participados tanto desde la Administración estatal, Ministerio de Medioambiente, Fomento, Autoridad Portuaria y sus Fundaciones de ésta dependiente, por lo que la cantidad invertida en proyectos medioambientales desde las cuatro Administraciones públicas, (Europea, Estatal, Autonómica y Local) en el entorno del Puerto de Valencia y por tanto también en la zona del Saler y Garrofera, está quedando totalmente en entredicho y podría estar sometida a algún tipo de responsabilidad en caso de no acometer con carácter inmediato el proyecto de Regeneración de playas.

TERCERO.- Sobre la situación actual descrita en la Memoria del Proyecto

La afirmación dada en la página 9 de la Memoria del proyecto en el que culpan como a los tres grandes responsables de la situación actual en la que además del Puerto, se cita:

- nuevo trazado del río Turia y varias obras singulares de regulación y
- plan urbanizador durante el periodo 1965-1981 requiere de ciertas matizaciones importantes.

1. En primer lugar, esas tres actuaciones responsables de la situación actual (Puerto, río Turia y Plan urbanizador), se han hecho bajo la autorización (con todas las garantías jurídicas del momento) desde las propias Administraciones actuantes, y particularmente desde la Administración estatal, Puertos, Ríos y Urbanismo de aquella época.

2. En segundo lugar, de estas tres causas, el plan urbanizador se detuvo con la aprobación del plan especial de protección del Saler en la década de los 80, es decir, ¡¡¡hace 30 años!!! y además el paseo marítimo que discurría paralelo a la playa fue derribado en los años 90 con fondos europeos FEDER (hace más de 20 años).

¿cómo se explica sin embargo que continúe la regresión y daño continuado a las playas y Parque Natural si ese plan urbanístico ya fue retirado y corregido?

Pues simplemente porque el verdadero causante, el Puerto de Valencia, actúa como alterador de la dinámica litoral y el río Turia (nuevo cauce), competencia de la Demarcación Hidrográfica y del Estado, apenas aporta sólidos, pero es más, de los propios estudios de los que dispone la Administración, aunque el río aportara sólidos en cantidad, de nada serviría al ser estos aportados en la zona donde el “efecto sombra” del Puerto de Valencia es más intenso y por tanto la dinámica litoral está más alterada.

Por lo tanto es prueba de ello, que el responsable del daño continuado es el Puerto de Valencia y se ha de desechar ya ese “mantra” continuo, repetitivo y malintencionado por parte de ciertas entidades de que “el plan urbanizador o la especulación urbanística” es uno de los causantes, dado que **hace 30 años que esto ya está corregido.**

Lo que no se ha corregido es la alteración de la dinámica del litoral causada por el Puerto de Valencia.

No admitir esta situación actual supone desconocer la realidad local.

CUARTO.- Sobre las alternativas/obligatoriedad de acometer un proyecto de Regeneración de playas.

Sin perjuicio de lo expresado en el apartado primero, esta Comunidad/Asociación calificaría el proyecto y estudio de impacto medioambiental de completo, riguroso y altamente técnico y que demostrarían la capacidad de los ingenieros directores y autores del proyecto, no obstante se echa en falta (aunque no está contemplado como obligatorio en el artículo 35 la Ley de Evaluación Ambiental) una referencia a la obligatoriedad legal de ACTUAR y PROTEGER el litoral afectado.

Pues más allá del marco estrictamente legal determinado por la Ley de Evaluación Ambiental y que sí refiere el documento ambiental, existen otras obligaciones legales que descartarían completamente la adopción de la ALTERNATIVA CERO (alternativa de no actuación), contemplada en el apartado 6.1.1 (pág 10. Estudio Impacto Ambiental).

En este caso, además de los aspectos financieros-europeos señalados en el apartado segundo conviene destacar otras obligaciones que emanan del propio artículo 45 de la Constitución Española relativo al desarrollo de normas medioambientales, además de la legislación de costas y de impacto ambiental que sí se han reflejado en el documento ambiental.

Podemos resumir esas normas en lo que dice la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y Tribunal Supremo en estos dos ejemplos y que OBLIGAN A ACTUAR y PROTEGER de manera activa.

Es decir, la obligación de la protección y mantenimiento del dominio público marítimo terrestre es por mandato constitucional y legal, no es opcional, sino obligatorio, tal y como se reconoce en la jurisprudencia:

En este sentido, la STC 149/1991 , FJ 1 C) y D) señala que ***“el mandato del constituyente quedaría burlado si el legislador obrase de modo tal que, aun reteniendo físicamente en el dominio público del Estado la zona marítimo-terrestre, tolerase que su naturaleza y sus características fueran destruidas o alteradas [...] el legislador estatal no sólo está facultado, sino obligado, a proteger el demanio marítimo-terrestre a fin de asegurar tanto el mantenimiento de su integridad física y jurídica como su uso público y sus valores paisajísticos”***.

La STC 149/1.991 , dictada en relación a la Ley de Costas, insiste en que (f.j. 1º) *“Es sabido que, según una doctrina que muy reiteradamente hemos sostenido - SSTC 77/1984 , f. j. 3º; 227/1988, f. j. 14 º, y 103/1989 , f. j. 6º.a)- la titularidad del dominio público no es, en sí misma, un criterio de delimitación competencial y que, en consecuencia, la naturaleza demanial no aísla a la porción del territorio así caracterizado de su entorno, ni la sustrae de las competencias que sobre ese aspecto corresponden a otros entes públicos que no ostentan esa titularidad (...) Esta naturaleza y estas características de la zona marítimo-terrestre no se reducen, como es bien sabido, al simple hecho físico de ser esa zona el espacio en el que entran en contacto el mar y la tierra. De esa situación derivan una serie de funciones sociales que la Carta Europea del Litoral resume, en el primero de sus apartados, señalando que es esencial para el mantenimiento de los equilibrios naturales que*

condicionan la vida humana, ocupa un lugar estratégico en el desarrollo económico y en la reestructuración de la economía mundial, es soporte de las actividades económicas y sociales que crean empleo para la población residente, es indispensable para el recreo físico y psíquico de las poblaciones sometidas a la presión creciente de la vida urbana y ocupa un lugar esencial en las satisfacciones estéticas y culturales de la persona humana.”

Otra sentencia a destacar y más reciente, es la Sentencia del Tribunal Constitucional 34/2014, de 27 de febrero

*“Fundamento Jurídico 3.- Partiendo de lo anterior, resulta necesario perfilar las **facultades que al Estado corresponden en relación con los bienes integrantes del dominio público marítimo-terrestre**, cuestión sobre la que se ha pronunciado asimismo nuestra jurisprudencia, señalando que “en lo que toca al régimen jurídico de los bienes que integran el dominio público marítimo-terrestre, el legislador no sólo ha de inspirarse en los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad, sino que además ha de adoptar todas las medidas que crea necesarias para preservar sus características propias ... pues como es obvio, el mandato del constituyente quedaría burlado si el legislador obrase de modo tal que, aun reteniendo físicamente en el dominio público del Estado la zona marítimo-terrestre, tolerase que su naturaleza y sus características fueran destruidas o alteradas”. Ello implica que “el legislador estatal no sólo está facultado, sino **obligado**, a proteger el demanio marítimo-terrestre a fin de asegurar tanto el mantenimiento de su integridad física y jurídica, como su uso público y sus valores paisajísticos. Estas finalidades, que ampara el art. 45 CE no pueden alcanzarse, sin embargo, sin limitar o condicionar de algún modo las utilizaciones del demanio ... y, en consecuencia, tampoco, sin incidir sobre la competencia que para la ordenación del territorio ostentan las Comunidades Autónomas costeras. Esta incidencia está legitimada, en lo que al espacio demanial se refiere, por la titularidad estatal del mismo.” [STC 149/1991, FJ 1 C) y D)].”*

También la jurisprudencia del Tribunal Supremo incide en esa obligación:

<http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&databasematch=TS&reference=7619524&links=&optimize=20160314&publicinterface=true>

*“En este sentido, la STC 149/1991 señala que “el legislador estatal no sólo está facultado, sino **obligado**, a proteger el demanio marítimo-terrestre a fin de asegurar tanto el mantenimiento de su integridad física y jurídica como su uso público y sus valores paisajísticos”.*

En esta línea hay que situar (1) el artículo 2.a), en cuanto establece que la actuación administrativa sobre el dominio público marítimo terrestre persigue, en lo que ahora interesa, “asegurar su integridad y adecuada conservación, adoptando, en su caso, las medidas de protección y restauración necesarias”, y (2) el artículo 20, en cuanto precisa que “la protección del dominio público marítimo-terrestre comprende la defensa de su integridad y de los fines de uso general a que está destinado”

Por su parte los artículos 110 g) y 111.1.a) de la misma Ley de Costas atribuyen a la Administración del Estado competencia para, en lo que ahora interesa, las obras y actuaciones de interés general, entendiéndose por tales “... las necesarias para la protección, defensa, conservación y uso del dominio público marítimo terrestre, cualquiera que sea la naturaleza de los bienes que lo integran”

No a otra conclusión se llega si acudimos a la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, sobre

*Patrimonio de las Administraciones Públicas, en cuanto establece en su artículo 6 e) como uno de los principios a los que ha de ajustarse la gestión y administración de los bienes y derechos por las Administraciones Públicas, el ejercicio diligente de las prerrogativas que dicha Ley u otras especiales otorguen a las Administraciones, **garantizando su conservación e integridad.***

Dicho lo anterior, esta Comunidad/Asociación entiende que si alguna institución pública o grupo privado de presión se persona en este expediente presionando a la Administración competente (DG Costas) a no actuar, se incurriría en las oportunas responsabilidades.

De igual forma, si alguna institución pública o grupo de presión privado insta a no actuar con las 3 alternativas presentadas en el estudio de impacto ambiental y no presenta un proyecto alternativo debidamente cuantificado, ponderado y redactado por personal profesional competente, al menos con el grado de rigurosidad técnica como el que ha presentado la administración promotora, también incurriría en las oportunas responsabilidades, especialmente si esa “presión” contra la obligatoriedad de actuar bajo las alternativas cuantificadas y ponderadas en el estudio presentado, se hubieran basado en meras opiniones o han partido, en su caso, de funcionarios sin cualificación bastante de alguna administración pública y no se hubieran basado en un riguroso estudio técnico científico alternativo.

QUINTO.- Respecto a la alternativa elegida en el estudio de impacto ambiental – ALTERNATIVA 2: Recuperación Costa año 1965 + Prolongación de la Gola de Puchol.

Entre las otras alternativas y que recordemos han sido:

- la CERO: no actuación, descartada por las razones motivadas tanto en el estudio como en estas alegaciones.
- la UNO: recuperación de costa año 1965. Insuficiente por las razones motivadas en el proyecto y estudio ambiental y estas alegaciones.
- la DOS - Alternativa seleccionada: Recuperación Costa año 1965 + Prolongación de la Gola de Puchol.
- la TRES: Recuperación Costa año 1965 + Prolongación Gola de Puchol+ Construcción de apoyos intermedios.

La página 12 del estudio, basándose en un estudio comparado de alternativas señala a la alternativa dos como la más favorable siendo los parámetros de evaluación: el coste de la inversión, la evaluación ambiental, la funcionalidad y cambio climático y la valoración social.

A su vez, la evaluación multicriterio mediante el método denominado PATTERN confirma a la Alternativa DOS como la más favorable, por lo que concluye como solución que la línea de costa de 1965 y que aumentará hasta en 70 metros así como la prolongación de la Gola de Puchol para asegurar en cierta medida la permanencia del material regenerado en las playas del Arbre Gos, Saler y Garrofera.

Esta alternativa tampoco supone daño en la playa situada más al Sur de la prolongación del espigón de la Gola de Puchol.

Llegado a este punto, hemos de incidir e insistir que si alguna institución pública o privada tiene otra alternativa, lo que ha de hacer es presentar su informe técnico, firmado por funcionarios competentes y con la capacidad profesional adecuada a la materia, cuantificado y evaluado, de

forma que se presente como mejor a la alternativa dos, puesto que lo demás se asemejarían a meras opiniones no argumentadas técnicamente.

Oponerse a esta alternativa sin soporte técnico, supone un intento de obstaculizar u omitir la imperiosa necesidad por conservar y regenerar las playas afectadas por lo que se incurriría en la oportuna responsabilidad.

Por último, y dado que como toda intervención en el medio natural lleva aparejada ciertos efectos sobre el medio ambiente, esta Comunidad/Asociación considera que la ejecución del proyecto de Regeneración de playas ya es en sí mismo un proyecto de restauración del daño causado y aunque la normativa de evaluación ambiental obliga a someter esta actuación al procedimiento de evaluación, conviene hacer tres observaciones finales:

1.- Consideramos, conforme a la naturaleza propia de las actuaciones descritas en el Proyecto de Regeneración y siguiendo los criterios reflejados en el artículo 10 del DECRETO 162/1990, de 15 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental (DOCV de 30.10.1990), al identificar y valorar impactos ambientales en normativa autonómica de impacto ambiental, que en su conjunto, tras el impacto inicial propio de cualquier obra y mientras dura la ejecución del proyecto, el impacto final será:

POSITIVO, puesto que el fin es recuperar las playas.

TEMPORAL, puesto que será mientras dure la ejecución de las obras y dragado/distribución de arenas.

SIMPLE y No acumulativo a ningún otro efecto dado que sólo se va a desarrollar un único proyecto: extracción/distribución de arenas.

Con impacto temporal REVERSIBLE y RECUPERABLE tras el cese de las obras,

Por lo que con estos criterios valorativos se aconseja acometer el proyecto propuesto.

2.- Pero por otra parte, convendría tomar en consideración la siguiente **medida compensatoria** a estudiar posteriormente entre la Administración costera y la competente en Pesca marítima, dado que uno de los impactos descritos en el proyecto va a ser el producido por la presencia de sólidos en suspensión que pueden ocasionar molestias (temporales) en la actividad pesquera.

Estas molestias se podrían compensar con el estudio y la ubicación posterior, una vez conseguida la línea de costa de proyecto, con la ubicación de arrecifes artificiales que funcionaran a modo de fuente de recursos pesqueros.

De hecho la última ley de pesca marítima de la comunidad valenciana, Ley 5/2017, de 10 de febrero, de pesca marítima y acuicultura, en su artículo 38 considera como medida de protección de los recursos pesqueros la instalación de arrecifes artificiales y la Disposición Adicional Única indica que las medidas de gestión pesquera y de protección y conservación de recursos pesqueros, dada su naturaleza, quedan fuera del ámbito de aplicación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo que su instalación, además de poder ser considerada como una medida compensatoria, por su propia naturaleza está excluida de un nuevo procedimiento de evaluación ambiental, facilitando por tanto su puesta en funcionamiento para que la medida compensatoria se produzca con rapidez y estos arrecifes sean “productores de recursos pesqueros” por la riqueza en biodiversidad marina que llevan aparejados.

3.- Además, para dar **celeridad a la ejecución del proyecto** y dado que podemos considerar que estamos en una situación de acreditado interés general y en la que se está produciendo un daño continuado conforme se ha motivado anteriormente, todo el proceso de licitación de las obras necesarias deberían someterse al procedimiento de TRAMITACIÓN URGENTE DEL EXPEDIENTE, señalado en el artículo 119 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público,

“119.1 Podrán ser objeto de tramitación urgente los expedientes correspondientes a los contratos cuya celebración responda a una necesidad inaplazable o cuya adjudicación sea preciso acelerar por razones de interés público...”

La tramitación urgente del expediente supone una disminución considerable de los trámites burocráticos posteriores. Ya llevamos demasiado retraso y el parque natural y sus hábitats costeros (alguno de ellos calificados como hábitats prioritarios de la Directiva Hábitats de la Unión Europea) y por supuesto las playas están desapareciendo, el lago de la Albufera en peligro de salinizarse.... por lo que no podemos esperar más tiempo y si el proyecto está redactado y después de tantos años, ¡por fin! la Administración competente en la protección de la Costa tiene clara su ejecución y éste ha sido convenientemente evaluado, ya no hay tiempo que perder.

CONCLUSIÓN FINAL

Considerando todo lo expuesto anteriormente, esta Comunidad/Asociación celebra y apoya el proyecto en el que la Administración medioambiental del Estado, concreta los estudios que se han realizado en la zona, seguimientos, ideas, etc de todos estos años atrás.

Todo ello se ha plasmado y concretado en un proyecto de ejecución real y que responde a una estrategia para poner solución definitiva a la regresión costera causada fundamentalmente (como ya se ha dicho) por el Puerto de Valencia y que en este expediente concreto afecta a las playas del Saler y Garrofera, limítrofes con el Parque Natural de la Albufera en el término municipal de Valencia.

Al mismo tiempo, de conformidad con lo previsto en el artículo 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, en el caso de que por parte del órgano ambiental se considere la creación de una comisión de seguimiento (art. 41.2.h), esta Asociación desea formar parte de la misma por lo que, en su caso, solicitamos se nos incluya.

Atentamente,

En el Saler (Valencia), junto a las playas de El Saler y de la Garrofera,

FIRMADO.-

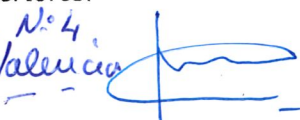


14 de agosto de 2019.

dirección a efectos de notificaciones posteriores:

AUDA. GOLLA DEZ PUCHOL N.º 4
Dehesa del Saler 46012 - Valencia

FIRMADO.-

Leonor Coll 

dirección a efectos de notificaciones posteriores:

Urb. CASBAH Bloque 75
escalera 6 puerta 5
46012 Dehesa del Saler - Valencia