

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

25732 *Resolución de 4 de diciembre de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Medidas para la protección y recuperación del tramo de costa comprendido entre el puerto de Benicarló y Vinarós (Castellón)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 25 de abril de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Medidas para la protección y recuperación del tramo de costa comprendido entre el puerto de Benicarló y el límite con el Término Municipal de Vinarós, (Castellón)», al amparo de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, remitida por la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), como promotor y órgano sustantivo del proyecto.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación obrante en el expediente para el proyecto «Medidas para la protección y recuperación del tramo de costa comprendido entre el puerto de Benicarló y el límite con el Término Municipal de Vinarós, (Castellón)», y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo, analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad marítima, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El proyecto se sitúa en el término municipal de Benicarló en la provincia de Castellón. La actuación abarca la franja costera existente desde el puerto de Benicarló hasta el límite con el término municipal de Vinarós. Se trata de una banda litoral con playas muy estrechas y acantilados bajos. El tramo de costa a estudiar, se encuentra entre los mojones M-1 y M-109 del deslinde del Dominio Público Marítimo-Terrestre del tramo de costa «Norte Puerto-Límite Vinarós, en la zona septentrional de la provincia de Castellón.

Se considera prioritaria la protección y recuperación del tramo de costa, para dar solución a dos problemáticas detectadas: desorden litoral y regresión de la línea de costa, a causa de la erosión eólica y al oleaje marino.

Se propone la creación de una playa de unos 140 m de longitud y un ancho mínimo de unos 20 m en la zona del espigón ubicado en la punta del Xurrac. Se prevé la redistribución de parte del material existente en la desembocadura de la Rambla Cervera, de forma que se optimice la capacidad de desagüe de la rambla y se generen unas playas a ambos lados de la rambla con unos anchos mayores.

Además, se plantea la ejecución de dos espigones, uno de ellos en el norte de la desembocadura de la Rambla Cervera, dejando libre la parte sur para un libre drenaje y transporte de sedimentos de la rambla, y otro en la parte sur de la punta del Xurrac. Tendrán respectivamente una longitud de casi 155 y 65 metros cada uno de ellos, y emplazado aproximadamente en la cota batimétrica -5 m el más largo, con la finalidad de estabilizar de otro modo el tramo de costa entre Benicarló y Vinarós. No sólo con la

aportación de grava, sino además con las estructuras que garantizarán una menor tasa neta de arrastre en la zona de playa.

El origen del material para regenerar la playa será con aportación de arena de granulometría 0,36 mm, similar a la existente, o la de aportación de gravas de granulometría 30 mm, en este segundo caso la playa sumergida sería sensiblemente menor. El volumen necesario será de 15.000 m³ en el caso de aporte de gravas de la Rambla Cervera, o de 66.200 m³ en el caso de arena de la Cantera de Onda. Se prioriza el empleo de grava como material de aportación por motivos económicos.

El proyecto incluye, la demolición de un vial existente dentro del Dominio Público Marítimo Terrestre, del que se acopiará la demolición para su traslado a vertedero autorizado. Entre los mojones número 11 y número 16 del deslinde, se ejecutará una senda litoral, con el criterio de disponer o ubicar el vial por la servidumbre de tránsito, con un acabado en hormigón en masa. En el tramo entre el mojón número 97 y el número 107 existe una zona de viviendas residenciales próximas a un pequeño acantilado, donde se colocará una barandilla de rollizos de madera en la alineación con el deslinde.

Las obras tienen una duración estimada de catorce meses y se realizarán con medios terrestres.

2. Tramitación del procedimiento

Mediante Resolución de fecha 3 de noviembre de 2017, de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, fue dictado informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto, por sus posibles efectos significativos sobre el medio ambiente.

El 8 de febrero de 2020, se publica en el «Boletín Oficial del Estado», anuncio por el que se somete el estudio de impacto ambiental (EslA) y el proyecto a información pública, recibándose tres alegaciones de particulares.

Asimismo, con fecha 17 de febrero de 2020, la Demarcación de Costas en Valencia, consulta a las Administraciones públicas afectadas y a personas interesadas, recogidas en el anexo I, de acuerdo con el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Como resultado del trámite de información pública y consultas, el promotor elabora una adenda al proyecto, en abril de 2021, en la que modifica la alternativa seleccionada.

Con fecha 25 de abril de 2022, la Dirección General de Costas y el Mar del MITECO remite el expediente del proyecto para inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, según lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley de evaluación ambiental.

Tras el análisis formal del expediente, se concluye que el EslA está incompleto y que no constan algunos de los informes preceptivos previstos en el artículo 37.2, por lo que se requiere su subsanación, con fecha 22 de julio de 2022, a la Dirección General de la Costa y el Mar. Con fecha 28 de octubre de 2022, se recibe el EslA actualizado, sin los informes requeridos, cuya petición es reiterada el 12 de abril de 2023.

El 6 de septiembre 2023, se aportan los informes de la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina y de la Subdirección General de Dominio Público Marítimo Terrestre, ambas del MITECO y los informes del Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental y de la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias y de la Generalitat Valenciana.

3. Análisis técnico del expediente

a. Análisis de alternativas.

Todas las alternativas contemplan la demolición de un vial existente dentro del Dominio Público Marítimo Terrestre. Posteriormente, entre los mojones 1 y 16, se prevé la ejecución de una senda litoral, con el criterio de disponer o ubicar el vial por la servidumbre de tránsito.

Se plantean tres grupos de alternativas (además de la Alternativa 0) en función del tipo de actuación a realizar, agrupadas de la siguiente forma:

- Alternativa 0: Mantenimiento de la situación actual.
- Grupo A, recarga con aportación de arenas y gravas: Alternativa A-1.
- Grupo B, ejecución de estructuras de contención (diques): Alternativas B-1 y B-2.
- Grupo C, ejecución estructuras de contención (diques / diques exentos) y recarga con aportación de arenas y gravas: Alternativas C-1 a C-10.

La alternativa inicialmente elegida por el promotor era la C-9. No obstante, durante el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas, la Confederación Hidrográfica del Júcar alega que debería valorarse la necesidad del espigón situado al sur de la rambla Cervera en la alternativa C-9, teniendo en cuenta la proximidad que tendría al dique del puerto de Benicarló. Por otro lado, el espigón situado al norte en la alternativa C-9 junto a la rambla Cervera, debería desplazarse hacia el norte, a una distancia suficiente para evitar la acumulación de gravas en la desembocadura de la rambla por efecto de la difracción del oleaje. Debido a ello, el promotor presenta una Adenda al proyecto eliminando el espigón situado al sur de la rambla Cervera y modificando la posición del dique situado al norte de la rambla Cervera en la alternativa C-9 del proyecto, que pasa a ser la Alternativa C-10 en el EsIA actualizado.

La Alternativa C-10 supone una reducción de los diques y/o de los aportes de grava, frente a otras propuestas que plantean anchos mayores de playa seca y actuaciones más severas. Todo ello, permite preservar más eficazmente los ecosistemas de la costa a regenerar, así como los yacimientos submarinos de comunidades vegetales, siendo además la de menor coste cumpliendo con los objetivos del proyecto, por lo que es escogida como solución al proyecto.

b. Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

A la vista del EsIA, los informes y alegaciones recibidas, las consultas complementarias practicadas y la documentación subsanada se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

Por las características del proyecto, se distinguen dos zonas de afección: la playa donde se realiza el aporte de material y la construcción de los espigones; y las posibles zonas de extracción o préstamos (Rambla Cervera o Cantera de Onda).

b.1 Batimetría y fondo marino y naturaleza del sustrato.

- Zona de extracción-origen del sustrato a aportar:

El EsIA propone dos fuentes, en lo que se refiere al origen del sustrato para las actuaciones de regeneración:

- Rambla Cervera: se prevé el uso de 15.000 m³ en el caso de aporte de gravas. No consta ni en el EsIA ni en el proyecto constructivo si hay suficiente disponibilidad de material en esta zona.

- Cantera situada en Onda, a unos 100 km de la zona de actuación: se prevé el uso de 66.200 m³ en el caso de aporte arenas. Esta cantera cuenta con todos los permisos necesarios para su uso, y aunque las distancias de transporte son superiores a la de las

arenas procedentes de un yacimiento marino, los impactos sobre la geología-geomorfología se consideran inferiores.

– Zona de regeneración:

En la parte terrestre, se estima el siguiente movimiento general de tierras:

1. Senda litoral; la superficie de desbroce es de 4.362 m² y la excavación mecánica es de 1308,60 m³, que se retiran a vertedero autorizado.
2. Demolición vial en zona de dominio público; la superficie de demolición de pavimento y aceras de 15 cm de espesor, es de unos 6500 m² y se retiran unos 975 m³ de material a vertedero autorizado, según la normativa vigente para la correcta gestión de los residuos generados, de acuerdo al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

En cuanto a la geomorfología de los fondos, hasta los 40 metros de profundidad, se distinguen los siguientes tipos:

1. Fondos rocosos, en acantilados medios, en la costa de Vinarós – Benicarló. Levemente presentes en la parte norte del ámbito de estudio, junto a los acantilados de Vinarós.
2. Fondos de arena, son los más abundantes en el golfo de Valencia y están asociados a las principales desembocaduras fluviales. Ocupan la mayor parte de la franja infralitoral en el tramo de costa considerado.
3. Praderas de Posidonia oceánica de escasa presencia, Cymodocea nodosa y Caulerpa prolifera.

El promotor indica que la construcción de diques y espigones lleva asociada una modificación del perfil marino y una afección geológica de los fondos marinos superior a la causada solo por el vertido de arenas. Los movimientos de tierras necesarios para su construcción pueden afectar a la batimetría de los fondos marinos y de la línea de costa, durante la construcción y en la fase de funcionamiento. En cualquier caso, todas las actuaciones se proyectan con el fin de corregir la erosión de la costa que actualmente se produce.

El EslA recoge una serie de medidas preventivas y correctoras, entre las que se destacan las siguientes:

– Se restringirá la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la playa, mediante el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, jalonando así mismo los límites de las zonas de vertedero, zonas de acopio, zonas de instalaciones auxiliares y caminos de obra.

– Selección de itinerarios desde la Cantera de Onda que eviten en la medida de lo posible la circulación por el interior de los núcleos urbanos.

– El transporte de la arena hasta la zona de vertido es susceptible de alterar el hábitat de determinadas especies. Es preciso que el paso de vehículos se realice por los caminos. Con el objetivo de evitar cualquier tipo de impacto, deberían tomarse medidas como pudiera ser, realizar un balizamiento de la zona de vertido así como la inspección regular.

– Uso como caminos auxiliares de obra, las vías ya existentes, evitándose en la medida de lo posible, la apertura de nuevos caminos y, en caso de que fuese necesario, se incluirá en el proyecto de construcción la justificación de dicha necesidad, así como las medidas ambientales necesarias para garantizar su correcto uso y restauración a su estado original tras la finalización de las obras.

– Se vigilará la compactación del suelo para evitar que aumente, así como la formación de regueros, intensificado en las épocas de mayores precipitaciones y en las zonas asfaltadas en las épocas de mayor temperatura y en el caso de localizarse zonas

de excesiva compactación, se efectuarán operaciones de ripado o arado, de tal manera que se evite la formación de una coraza superficial.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO recomienda el uso de arenas frente a los impactos que pueda originarse por el uso de gravas. Este aspecto queda recogido en el condicionado de la presente resolución.

La Subdirección General de Protección del Mar del MITECO indica que el material de aportación (gravas de la Rambla Cervera), debe cumplir los umbrales y criterios de calidad de la «Instrucción Técnica para la gestión ambiental de las extracciones marinas para la obtención de arenas», a lo que el promotor responde que se tendrá en consideración.

b.2 Calidad del aire y cambio climático.

El promotor incluye estudios relativos al cambio climático, indicando que las zonas costeras son especialmente vulnerables a los efectos del cambio climático, utilizando en el EsIA proyecciones regionalizadas para España de la AEMET y las proyecciones en el informe C3E del MITECO donde se revisa el análisis del clima, las clasificaciones de los niveles de riesgo en relación con inundaciones desde las ramblas y las zonas inundables de origen marino. Los espigones proyectados tienen una altura sobre el nivel del mar de 3,25 m por lo que se concluye que la consideración en el modelo de propagación de la elevación del nivel del mar asociada al cambio climático, no implicara variaciones importantes en el oleaje de cálculo, por lo que se considera satisfactoria la solución proyectada.

El EsIA indica que los impactos sobre la atmósfera, debidos a la emisión de gases de combustión de motores, así como el ruido generado tanto por la circulación de la maquinaria como por los trabajos de obra son compatibles, suponiendo un impacto puntual, localizado y que no produce importantes daños sobre el medio.

Las actividades de transporte de la arena desde la cantera hasta el lugar de vertido y la demolición del vial pueden generar fenómenos de contaminación ambiental por emisión de polvo. Si bien, el deterioro de la calidad del aire será discontinuo, irregular y limitado, variando según las épocas de lluvia y régimen de vientos. Durante la fase de funcionamiento los efectos sobre la atmósfera desaparecen.

El promotor establece una serie de medidas preventivas y correctoras, entre las que se destacan las siguientes:

- Se priorizará la selección de itinerarios asfaltados para el transporte de las arenas o en su defecto riego o humectación de las zonas de obra para reducir la creación de polvo y afección a la vegetación y cultivos aledaños.

- Sera obligatorio el empleo de toldos en los camiones que transporten la arena a verter desde el lugar de extracción (cantera legalizada en el municipio de Onda).

- Se garantizará la minimización de la puesta en suspensión de partículas en el medio marino y la revisión periódica de los vehículos de obra y mantenimiento de los mismos para evitar emisiones de contaminantes y para adecuarlas a la legislación vigente.

- Se establecerá el horario de realización de las obras que sea necesario llevar a cabo durante el periodo nocturno, por motivos de seguridad, generación de otros impactos, o causa de fuerza.

- Realización de riegos periódicos en todas aquellas zonas donde sea previsible estas afecciones (como superficies desnudas, o acopios de inertes, tierra vegetal, etc...), que se intensificarán en el entorno de núcleos habitados y durante los periodos más secos y la realización de las operaciones de mantenimiento de la maquinaria para que las emisiones de la misma no superen los criterios establecidos.

- Se evitarán trabajos nocturnos (entre las 23 y las 7 h), en especial en la demolición del vial, en cumplimiento de las ordenanzas municipales.

– Se seleccionaran itinerarios desde la Cantera de Onda que eviten en la medida de lo posible la circulación por el interior de los núcleos urbanos (Plan de rutas). Prohibición de circulación fuera del Plan de Rutas.

La Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalidad Valenciana informa que se ha de cumplir la normativa sectorial sobre la contaminación acústica, calidad del aire y protección de la atmósfera. El promotor indica que las prescripciones indicadas serán recogidas en el proyecto constructivo y en el plan de vigilancia ambiental del proyecto.

b.3 Hidrología y calidad de las aguas.

En el entorno de la actuación se encuentran dos cauces importantes que proporcionan en su desembocadura gran cantidad de sedimentos. En la zona de actuación se encuentra la Rambla Cervera o Riu Sec, que tiene su desembocadura en la playa de la Mar Xica. Con las actuaciones proyectadas no se afecta a la desembocadura de la Rambla, ya que, con la ejecución de un único espigón y sin considerar aporte de arenas, se mantiene libre todo el ámbito de ocupación de la Rambla, conservando la capacidad de evacuación actual.

El promotor indica que las actuaciones objeto de estudio afectan a la unidad Hidrogeológica 8.10 «Plana de Vinarós Peñíscola», que posee una superficie de 123,43 km² de los que 88 km² son aflorantes. Las entradas al acuífero son de unos 79 hm³/año, en forma de lluvia directa, laterales y de retorno.

El EsIA indica que durante las obras, los impactos considerados sobre la alteración de la calidad física del agua (turbidez) son de carácter moderado, siendo más o menos impactantes en función del oleaje y el volumen de los materiales removidos. Los principales efectos que se derivan de la presencia de partículas en suspensión corresponden a la disminución de la transmitancia de la luz, afectando a la flora marina de carácter fotófilo y a las comunidades pelágicas y bentónicas; pérdidas de concentración del oxígeno disuelto en el agua, y arrastre de elementos de plancton hacia el fondo marino por la sedimentación de las partículas en suspensión. Otros efectos están relacionados con las operaciones de obra, que pueden generar vertidos accidentales afectando al medio marino. El control de las obras y la correcta puesta a punto de la maquinaria deberán ser suficientes para minimizar estos riesgos.

Con el fin de no introducir riesgos en el sistema hidrológico existente en la zona se proponen las siguientes medidas:

– No se ubicarán parques de maquinaria, ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, directamente, por escorrentía o por erosión.

– Los residuos peligrosos que se puedan generar durante las obras como aceites, combustibles, disolventes, estabilizantes, etc., durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

– Los acopios temporales de los materiales excavados, así como los sobrantes de obra, se situarán en zonas donde no puedan ser arrastrados por la escorrentía superficial del terreno y preferentemente sobre superficies del camino o plataformas ya alteradas a efectos de perjudicar la menor superficie posible.

– Se evitarán episodios de contaminación hidrológica y sedimentaria tanto de las zonas adyacentes a las áreas de actuación ocasionados por la resuspensión de contaminantes e incorporación a la columna de agua. Para ello las obras se ceñirán a las zonas sobre las que hay que actuar y se planificarán los trabajos teniendo en cuenta las oscilaciones de la marea.

– Las plataformas temporales deberán ser desmanteladas en su totalidad hasta conseguir las cotas planificadas en el proyecto con el fin de que no se conviertan en trampas sedimentarias y factores de alteración de la circulación hídrica.

La Confederación Hidrográfica del Júcar del MITECO, cuestiona la necesidad del espigón que se sitúa en el margen sur del cauce de la Rambla Cervera, sobre la base de que podría ser suficiente el apoyo que proporciona el dique de levante del puerto de Benicarló. Por otro lado, se analiza la posición del espigón que apoya la playa al norte de la rambla de Cervera, cuestionándose el modo en que la difracción del oleaje afectará a la acumulación de sedimentos en la desembocadura del cauce, por lo que propone desplazarlo hacia el norte.

El promotor acepta la alegación, pasando a convertirse en la solución adoptada para el proyecto (Alternativa C-10). De tal forma, se prescinde de la estructura sur y se desplaza ligeramente la estructura norte, conservándose la morfología deltaica de la desembocadura.

La Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana, propone una serie de condiciones que deberán tenerse en cuenta en la ejecución del proyecto y que se refieren al mantenimiento del desagüe de las golgas (Barranco Cervera), realización del perfil de playa antes de la temporada de baño para comprobar que ésta no ha sufrido regresión; comunicación del inicio de los trabajos, excluyendo la temporada de baños; y adopción de las medidas necesarias para que las obras no afecten al emisario submarino de Benicarlo ni a su aliviadero.

El promotor responde que puede ser contrario al fin que se busca fijar periodos de exclusión total de trabajo. Básicamente las obras consisten en la construcción de estructuras marítimas de contención y en la aportación y/o recolocación de material de relleno de las celdas y no deben ser interrumpidas en su desarrollo constructivo, sin consecuencias negativas para el propio uso de la playa. Considera más efectivo fijar la exclusión de aquellos trabajos que realmente interfieran con el uso de la playa y pueden ordenarse los trabajos de ejecución de la obra de tal modo que una celda quede cerrada al baño durante un tiempo limitado, sin perjuicio para el uso público de las playas del término municipal en general.

Las medidas propuestas que no han sido asumidas parcial o totalmente por el promotor quedan recogidas en el condicionado de la presente resolución.

b.4 Dinámica litoral.

El promotor indica que la zona de actuación se ubica aguas abajo del Delta del Rio Ebro, lo que provoca que el tramo de costa de estudio se encuentre protegido frente a los oleajes procedentes del Norte. Ello provoca que exista una pequeña franja litoral en la que el transporte sedimentario tenga un sentido Norte-Sur, aunque en temporales de E y ENE puede existir transporte en sentido Sur.

El EsIA determina las tasas de transporte de sedimentos y analiza la evolución del fondo marino, suponiendo que las condiciones hidrodinámicas se mantienen estacionarias. Finalmente, mediante el análisis local de resultados se establecen los parámetros que rigen la dinámica litoral de la zona. Según los resultados, las tasas de transporte neto rondan los 35.000 m³ anuales y según la orientación de la costa cercana a 95.º, por lo que no se mantiene el equilibrio.

Se han considerado impactos negativos, aquellos que producen un cambio en la hidrodinámica y la erosión derivada de las actividades de obra, habiéndose valorado como moderados. Mientras que la modificación del perfil de playa y de la forma en planta, así como la protección costera derivada de las obras realizadas se consideran impactos positivos, actuando de forma muy favorable para el entorno de la zona de actuación.

El EsIA concluye que el efecto ejercido por las estructuras de defensa proyectadas sobre el transporte de sedimentos y la estabilización de la playa comenzará en la fase de construcción del proyecto y se manifestará a largo plazo durante toda la vida útil de las mismas. Del mismo modo, la protección de la costa brindada por la nueva playa regenerada proporcionará reguardo a la fachada marítima situada en su trasdós.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO informa que, de acuerdo con el estudio de la dinámica del litoral, la playa sobre la que se proyectan las actuaciones no se encuentra en equilibrio dinámico a largo plazo, ya que

presenta una tendencia erosiva con oscilaciones estacionales por el transporte longitudinal de sedimentos. Con las obras previstas se conseguirá regular los efectos de esta regresión de manera notable, tanto por el aporte de gravas o arenas, dado que el material aportado tiene tamaños superiores al material nativo por lo que los efectos erosivos serán menos notables, como por la creación de los espigones, los cuales interrumpirán el transporte de material hasta que este sea prácticamente nulo, provocando una tendencia de sedimentación al norte de los espigones. Por ello se deberá valorar si en la franja infralitoral también se verá incrementada la tasa de sedimentación, lo cual puede afectar al desarrollo de las comunidades vegetales marinas (*Cymodocea nodosa*), perjudicando a su vez a las aves marinas de la ZEPA que utilicen el área como zona de alimentación. En este sentido se propone una serie de indicaciones que se recogen en el punto relativo al Plan de Vigilancia Ambiental.

b.5 Biodiversidad: vegetación, hábitats de interés comunitario y fauna.

– Biodiversidad terrestre.

La zona de estudio, en su parte terrestre es de uso agrícola fundamentalmente, a excepción de las áreas urbanizadas en la parte Norte de la costa, hacia Vinarós, y las existentes en el propio núcleo urbano de Benicarló. Dominan en la zona especies agrícolas, arbustivas y propias del litoral, como son Retama monosperma, *Arundo donax* (caña común asociada a cauces y barrancos), *Nerium oleander* y pratenses de gramíneas. Según el Banco de Datos de Biodiversidad en la zona de actuación se encuentran las siguientes especies, ninguna de ellas sujeta a régimen de protección específico *Nerium oleander* (adelfa), *Opuntia máxima* (chumbera), *Opuntia subulata* (alfileres de Eva), *Robinia pseudacacia* (falsa acacia), *Senecio cineraria* (cineraria gris). Dentro del municipio de Benicarló, se encuentra la especie *Sideritis tragoriganum subsp. tragoriganum* o rabo de gato que corresponde a un endemismo de la Comunidad Valenciana.

Dentro de las especies de fauna existentes en el ámbito terrestre de actuación se localizan ejemplares de liebre ibérica (*Lepus granatensis*), culebra viperina (*Natrix maura*), lagartija ibérica (*Podarcis hispánica*), rana común (*Rana perezi*) y salamandrina común (*Tarentola mauritanica*).

El promotor indica que las actuaciones quedan muy alejadas de cualquier Hábitat de Interés Comunitario. A más de 5 km de la costa, aguas arriba del Riu Sec, se encuentran los hábitats: 6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenetum, 92A0 Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba* y 92D0 Galerías y matorrales termomediterráneos. Ninguno de estos hábitats resultará afectado por las actuaciones proyectadas.

Las actuaciones pueden alterar algunas comunidades faunísticas por descenso de la calidad acústica durante las obras y a las vegetales por el levantamiento de polvo como consecuencia del transporte de arenas y demolición del vial. Se considera en todo caso que el impacto es prácticamente nulo.

El promotor incluye como medidas preventivas y correctoras, entre otras, las siguientes:

- La ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la playa, jalonando la zona de ocupación estricta del trazado, las zonas de vertedero, zonas de acopio, zonas de instalaciones auxiliares y caminos de obra.
- Las obras se ajustarán a una época que no coincida con el periodo reproductor de las aves (primavera) y otras especies de fauna, con el fin de no afectar a posibles limícolas que aniden en la zona. En caso de que este extremo sea inevitable se tendría que realizar, por técnico especializado, un barrido de la zona y taludes próximos al objeto de localizar los posibles nidos entre la vegetación que va a ser afectada. En este caso las nidadas serán llevadas hasta zonas cercanas con igual o similar nicho ecológico, que no vayan a ser alteradas y que puedan garantizar su viabilidad.

– Biodiversidad marina.

El promotor indica que la tipología del sustrato condiciona en gran medida la biocenosis marina que se puede instalar en cada piso. Además influye el hidrodinamismo y los factores edáficos, así como la iluminación, la presión, etc. Para su análisis se realizaron delimitaciones de parcelas de 25 x 25 m representativas de las principales comunidades, cuya presencia se había identificado a través de la cartografía. Dentro de cada tipo de comunidad, se eligieron batimetrías diferentes y distintos tipos de sustrato, para así cubrir todas las posibles variables de las diferentes tipologías de comunidades. Las estaciones fueron visitadas en dos periodos de ciclo temporal (época fría y época cálida).

De acuerdo con la información procedente del «Estudio ecocartográfico del litoral de la provincia de Castellón», las comunidades bentónicas identificadas por el promotor son las siguientes:

- En los primeros metros de la franja infralitoral, tras una comunidad de gujarros infralitorales y formando un cinturón paralelo a la línea de costa, se desarrolla una pradera de *Caulerpa prolifera*, especie de alga clorofícea, de carácter fotófilo y oportunista, considerada por el promotor de escaso valor ambiental.

- Tras el cinturón de *Caulerpa prolifera*, entre los 5 y los 15 m de profundidad, se desarrolla una extensa pradera de *Cymodocea nodosa*, de baja densidad. Esta comunidad se encuentra a aproximadamente 180 y 220 m de los espigones. *Cymodocea nodosa* es una especie constituyente del tipo de hábitat de interés comunitario 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda y se encuentra, asimismo, incluida en el LESRPE.

- Intercalados entre el cinturón de *Caulerpa prolifera* y la pradera de *Cymodocea nodosa*, se observan pequeños enclaves rocosos con algas esciáfilas, en ocasiones con facies de gorgonarios. Se trata de una comunidad de gran riqueza biológica, que a menudo alberga especies protegidas, tales como el cnidario *Astroides calycularis* (coral naranja) o el equinodermo *Ophidiaster ophidianus* (estrella púrpura), ambas incluidas en el LESRPE.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO destaca en su informe que según la cartografía disponible de praderas de fanerógamas marinas del visor de Infraestructuras de Datos Espaciales Valenciana de la Generalitat Valenciana, las únicas praderas de *Cymodocea nodosa* se encontrarían a más de 3 km del espigón más cercano. Es importante mencionar que las praderas de fanerógamas, así como las praderas de *Caulerpa prolifera* pueden albergar especies como la nacra (*Pinna nobilis*), especie catalogada como «en peligro de extinción» en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA). Igualmente, se puede encontrar la especie *Pinna rudis* (nacra de roca). Respecto a la nacra, cabe destacar que es una especie endémica del Mediterráneo la cual, debido a los episodios de mortalidad masiva de la especie, causados por los patógenos del género *Haplosporidium*, ha sido declarada como en situación crítica.

Sobre las praderas de *Caulerpa prolifera*, muy cercanas a ambos espigones, cabe señalar que el promotor considera esta comunidad «de escaso valor ambiental», ya que se trata de un alga invasora, de rápida propagación y desarrollo, que supone una amenaza para los poblamientos autóctonos, de mayor riqueza y diversidad». Debe aclararse que la clorofícea invasora en el Mediterráneo no es *Caulerpa prolifera*, sino *Caulerpa racemosa* var. *Cylindracea*.

El promotor indica que, las principales comunidades afectadas se corresponden con las praderas de *Cymodocea* y *Caulerpa*. La valoración del impacto se realiza teniendo en consideración la afección directa a las comunidades bentónicas, en especial a las praderas de *Cymodocea nodosa*, por su interés ambiental y la cantidad de especies que pueden llegar a albergar. Indirectamente, la mayor afección a estas comunidades implica una mayor afección a las comunidades asociadas del necton. En cualquier caso, se

considera que las posibles afecciones se producen por un aumento de la turbidez marina, lo que generará una pérdida de claridad y reducción fótica, limitando la proliferación de organismos. No obstante, dada la magnitud de las obras, se considera que en el caso de los vertidos de arenas o gravas, los efectos son similares a los causados por las corrientes marinas y procesos habituales de dinámica litoral. Solo en los casos de construcción de diques se puede presuponer un incremento superior. La turbidez puede generar sobre las especies piscícolas desorientación.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO destaca que las actuaciones de enrase y vertido de materiales suponen la destrucción directa de las comunidades asentadas en el sustrato. Los fondos directamente afectados, poseen arenas finas y se encuentran muy cercanos a praderas de *Caulerpa prolifera*, especie que confiere a los sustratos sedimentarios cierta estabilidad, y donde se han citado ejemplares de nacra o caballito de mar (*Hippocampus guttulatus*). Por otro lado, la resuspensión de sedimentos y la mezcla de agua y partículas sólidas producirán un aumento notable de la turbidez del agua, lo que conlleva una disminución de la penetración lumínica. Las praderas de *Caulerpa prolifera* (cercanas a los espigones proyectados) y de *Cymodocea nodosa* (potencialmente distribuidas a unos 180 m del espigón de mayor longitud), constituyen los grupos más vulnerables, dependiendo la magnitud del impacto del alcance de la pluma de turbidez.

Asimismo, pone de manifiesto el ruido generado durante las obras, principalmente durante la construcción de las escolleras, puede ocasionar molestias en cetáceos, tortugas y aves marinas presentes en el área de actuación.

Finalmente, señala que la ocupación de playa emergida con los rellenos de grava al sur del espigón de la punta del Xurrac, así como con la maquinaria de las obras podría, interferir con los eventos de anidación de tortuga boba (*Caretta caretta*) especie catalogada como «vulnerable» en el CEEA, que utiliza la playa de noche durante la temporada de verano para anidar. En lo referido al vertido de gravas (15.000 m³), no cabe señalar impactos ambientales significativos. El material será distribuido en la zona de playa seca, previéndose, debido a su tamaño granulométrico, una dispersión mínima sobre la franja infralitoral. No obstante, dada la creciente anidación de tortuga boba se recomienda al promotor reconsiderar la otra opción preseleccionada, el empleo de arena en lugar de grava, sustrato que, debido a su menor tamaño granulométrico, facilitaría la nidificación de esta especie.

Durante la fase de funcionamiento, el EsIA indica que las variaciones en la dinámica litoral causados por la nueva morfología de la costa y presencia de estructuras rígidas, pueden ofrecer refugio a nuevas comunidades bentónicas. Las nuevas estructuras introducidas en el medio marino constituyen superficies idóneas para su colonización y desarrollo de nuevos hábitats de sustrato duro, de manera que el impacto producido en estas comunidades durante de la fase de construcción se ve contrarrestado por la creación de una nueva sucesión ecológica.

El promotor establece medidas genéricas como el jalonamiento de la zona de ocupación del trazado, zonas de vertedero, zonas de acopio y de instalaciones auxiliares, etc.; circulación de vehículos solo por caminos y limpieza de las superficies afectadas. Se destaca que las obras se ajustarán a una época en la que no coincida con el periodo reproductor de las aves y otras especies de fauna, con el fin de no afectar a posibles limícolas que aniden en la zona. Si este extremo es inevitable se realizará por un técnico especialista un barrido de la zona con objeto de localizar los posibles nidos entre la vegetación que va a ser afectada, que en caso de detectarse será trasladado a otra zona.

Este aspecto se desarrolla en el condicionado de la resolución.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, informa que las actuaciones no tendrán afección negativa significativa sobre los valores naturales objeto de conservación de la ZEPA «Espacio marino del Delta de l'Ebre-Illes Columbretes», siempre que se cumplan las condiciones propuestas por ese organismo.

Estas medidas se refieren al uso de cortinas antiturbidez durante la totalidad de las actuaciones y uso en condiciones de mar controlada; control de la presencia de

ejemplares de nacra, cetáceos o tortugas marina en la zona de actuación; prohibiciones de vertido al mar y de alimentación a la fauna; control del ruido para evitar molestias a la fauna, etc. Las medidas han sido asumidas por el promotor, que indica que serán tenidas en cuenta en el PVA definitivo del proyecto y su control y seguimiento se realizará, según el caso, de modo previo a las obras o durante la ejecución de los trabajos.

En el caso de la tortuga boba y con el fin de evitar daños a posibles puestas y neonatos, la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina indica que se deberán realizar las obras fuera del periodo de anidación de dicha especie (junio-septiembre). En esta línea, se recomienda el empleo de arena, en vez de grava, para el relleno de la playa de la Punta del Xurrac. Cualquier intento de anidación de esta especie que se identifique, será inmediatamente comunicado a las autoridades competentes de la comunidad autónoma, así como a la Subdirección General para determinar las medidas que han de adoptarse en cada caso.

El promotor señala que realizar las obras fuera del periodo de nidificación de la tortuga boba, puede no ser compatible con un programa de trabajos eficiente, puesto que estos meses son los más adecuados para realizar trabajos en las estructuras marítimas. Se propone que la suspensión de trabajos podría quedar limitada a los trabajos en la plataforma de playa, espacio susceptible de ser utilizado para la nidificación, evitando que la interrupción de la construcción de la estructura marítima exponga a una avería grave. Por otra parte, la elección del tamaño grava para la alimentación de la playa es un criterio básico de diseño que responde la estabilización de tramo, minimizando el volumen de aportación y la longitud de las estructuras. En cualquier caso, el material seleccionado viene definido por su diámetro medio y es posible elegir la fracción de menor tamaño, dentro de la curva granulométrica, para algún punto concreto, que tuviera un especial interés para la nidificación. Estas medidas quedan concretadas en el condicionado de la presente resolución.

b.6 Espacios naturales protegidos (ENP) y Red Natura 2000.

El promotor indica que frente al ámbito de actuación del proyecto se localiza la ZEPA ES0000512 «Espacio marino del Delta de l'Ebre-Illes Columbretes», que con una superficie de 9.017,08 km² se trata de un espacio marino que comprende la totalidad de la plataforma y parte del talud continental bajo la influencia directa del río Ebro.

Este espacio engloba una de las áreas marinas de alimentación más importantes para las aves marinas en todo el Mediterráneo. Cabe destacar entre éstas a la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), que concentra en el delta dos tercios de su población reproductora mundial. En el caso de especies con mayor capacidad de desplazamiento, como pardelas y paíños, un elevado número de individuos se desplaza a alimentarse hasta esta zona desde colonias de cría distantes. Asimismo, la zona representa la principal área de invernada para la gaviota cabecinegra (*Larus melanocephalus*) a nivel mundial.

En la ZEPA, tienen presencia regular aves marinas recogidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE) y, en el caso de la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*), la pardela cenicienta mediterránea (*Calonectris diomedea*) y la gaviota de Audouin, además en el Catálogo Español de Especies Amenazadas bajo la categoría de en peligro de extinción (EN) la primera y vulnerable (VU) las dos últimas. Por otra parte, la pardela balear se encuentra amenazada a nivel global según la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), apareciendo en las Listas Rojas como en peligro crítico (CR).

En lo que se refiere a los hábitats, en ciertas zonas de la costa existen bancos de arena con comunidades marinas infralitorales de *Cymodocea nodosa*. Estas zonas constituyen un hábitat de interés para la alimentación del cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*).

Además, destacar la importancia del área para algunas especies de cetáceos, cuya presencia se encuentra asociada a la elevada productividad de la zona. Las especies más frecuentes son el delfín mular (*Tursiops truncatus*), en aguas de la plataforma

continental, y el delfín listado (*Stenella coeruleoalba*), en la zona de talud. La tortuga boba también tiene presencia en este espacio.

El promotor indica que, aunque las actuaciones proyectadas se ubican frente a la ZEPA Espacio marino del Delta de l'Ebre-Illes Columbretes y una pequeña parte del espigón proyectado recae en el interior de la zona declarada como ZEPA, dada la gran extensión de este espacio (900.000 ha) este tipo de afecciones serán mínimas, por lo que el impacto sobre este componente del medio lo considera nulo.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO discrepa de tales afirmaciones ya que, aunque la actuación se adentre poco en el espacio marino protegido, tanto la presencia de las estructuras (ocupación de fondo), como las obras previstas en cualquiera de los espigones, poseen entidad suficiente para afectar en ausencia de medidas preventivas y/o correctoras adecuadas, las aguas infralitorales del espacio. Se destaca que las praderas de *Cymodocea nodosa*, que pueden estar situadas a tan sólo 180 m del espigón situado al norte de la rambla Cervera, constituyen el HIC 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda.

No se prevén efectos directos sobre las aves marinas de la ZEPA, sólo efectos indirectos derivados de una posible alteración de la calidad físico-química del agua.

Concluye que las actuaciones que se quieren desarrollar no tendrán afección negativa significativa sobre los valores naturales objeto de conservación de la ZEPA, siempre que, en línea con las directrices de gestión del espacio, se disponga de un protocolo de actuación que garantice la rápida y efectiva actuación en defensa de las aves ante un hipotético caso de vertido accidental, dentro de los planes e instrumentos de contingencia contra la contaminación marina, lo cual es asumido por el promotor.

La Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana, manifiesta que el proyecto es compatible con la normativa medioambiental y lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana, en la que se determina que las zonas húmedas deberán ser preservadas de actividades susceptibles de provocar su recesión y degradación, siempre que se cumplan las consideraciones establecidas por el promotor.

b.7 Compatibilidad del proyecto con la Estrategia Marina de la Demarcación Marina Levantino-Balear.

La zona de actuación pertenece a la Demarcación Levantino-Balear y de acuerdo con el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas. En el anexo 1 del real decreto se incluyen las actuaciones que deben contar con informe de compatibilidad con las estrategias marinas y dos de esas actividades están incluidas en el proyecto, las infraestructuras marinas de defensa de la costa (construcción de los dos espigones) y la regeneración o creación de playas, siempre que se trate de un aporte externo de áridos que se realice por debajo de la cota de la pleamar máxima viva equinoccial.

La Subdirección General para la Protección del Mar del MITECO, emite informe favorable de compatibilidad con la Estrategia Marina Levantino-Balear, con condiciones relativas al cumplimiento de la Instrucción Técnica para la gestión ambiental de las extracciones marinas para la obtención de arena en el caso de la Rambla Cervera y otras cuestiones de carácter general, que el promotor considera oportunas.

b.8 Paisaje.

El EsIA indica que la zona de actuación corresponde a un paisaje típicamente litoral, en el que se diferencian cuatro unidades paisajísticas principales: las infraestructuras portuarias; la costa litoral, en especial la playa de gravas de la Mar Chica o Xica y la Playa del Fondalet, que presenta en épocas estivales una alta fragilidad paisajística; los campos de cultivo de la zona, que se intercalan entre las construcciones y edificaciones de la zona. Las edificaciones, en su gran mayoría residencial y agrícola, dotan al paisaje

de asimetrías tanto cromáticas como morfológicas. Por último, se diferencia el paisaje de la Rambla Cervera o Riu Sec.

Los efectos negativos sobre el paisaje se producen durante la fase de ejecución del proyecto, especialmente por la presencia de maquinaria. Durante la fase de funcionamiento, la presencia de estructuras rígidas, ocasionará una alteración en la percepción del paisaje (barreras visuales) debido a que son estructuras permanentes y por tanto supondrán un continuo impacto al medio, no siendo severo por tratarse de estructuras de baja cota de coronación.

Por otro lado, la ampliación de la playa generará un efecto positivo en el paisaje para los observadores, que generalmente acuden a la zona para el uso y disfrute. Por lo que respecta a la mejora de la calidad estética de la playa, se considera un impacto positivo de carácter severo en el caso de aportaciones de arena, y moderado en el caso de aportaciones de gravas.

El Servicio de Infraestructura Verde y del Paisaje de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana, establece ciertos condicionantes al proyecto, de conformidad con la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP), ya que considera que el proyecto tendrá incidencia en la infraestructura verde y el paisaje del ámbito afectado, modificando puntualmente la estructura y visualización del frente litoral y acceso al paisaje. El promotor se limita a indicar que toma nota de las recomendaciones realizadas, para ser tenidas en cuenta. No obstante, la Dirección General no ha emitido recomendaciones, sino condicionantes para mitigar los posibles efectos negativos, por lo que éstas quedan recogidas en el condicionado de la presente resolución.

El Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana, concluye que el proyecto es compatible con el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana. No obstante, y atendiendo a Directriz 137.2.b) de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, cabe señalar que el material con el que se prevé ejecutar la senda (hormigón en masa) acentuará la rigidización de la costa y por ello el asfalto no se considera el material más adecuado si tenemos en cuenta el entorno en el que se integrará, resultando el empleo de soleras de material compactado terrosos o de barro más adecuados a tal fin y más si se tiene en cuenta que será un elemento de nueva ejecución. No obstante, se estará a lo que el órgano competente en materia de paisaje pueda establecer al respecto.

El promotor responde que dado el ancho de la senda, longitud y disposición, no rigidiza la costa. Considerándose además otros aspectos como el mantenimiento, inversiones y el alargamiento de la vida útil de la construcción en un entorno parcialmente urbanizado y con un gran tránsito peatonal.

b.9 Patrimonio cultural y vías pecuarias.

El promotor indica que para la definición de los elementos del patrimonio cultural se ha consultado la base de datos de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat Valenciana, y la cartografía e información existente en el estudio Ecocartográfico de la provincia de Castellón. Establece que sobre el patrimonio cultural cabe diferenciar entre la afección realizada dentro de los bienes terrestres del patrimonio y los bienes marinos.

El EsIA relaciona los yacimientos arqueológicos subacuáticos de la zona: Pecio de Almenarín; Piedras de la Barbada, frente a la desembocadura de la Rambla Cervera unos 250 m más mar adentro; la Playa del Fondalet; la desembocadura del barranco de Aiguaoliva o riu Sec. En el apéndice 5. Informe de la prospección arqueológica subacuática, que detalla que la prospección realizada para valorar las afecciones sobre el Patrimonio Cultural Subacuático, en la superficie del fondo marino de los dos espigones que se instalarán en la costa septentrional de Bernicarló, no se evidencia la presencia de registros arqueológicos relevantes. La no documentación de materiales arqueológicos en la superficie de las tres zonas prospectadas induce a minimizar las

posibilidades de existencia de nuevos yacimientos arqueológicos subacuáticos en la zona del fondeadero o pecio.

Entre las medidas preventivas y correctoras, se incluye la supervisión a pie de obra por técnicos cualificados de los posibles hallazgos arqueológicos y traslado a museo de los mismos; la restauración y rehabilitación de áreas afectadas, en su caso y la señalización de bienes culturales localizados en el entorno.

El promotor indica que, en la zona de la playa seca, destaca la presencia de la Colada del Litoral, paralela a la línea de playa. Tiene un ancho legal de 10 metros y coincide con el tramo a demoler del vial existente dentro del Dominio Público Marítimo-Terrestre, en la zona norte (entre los mojones 1 y 16). Para el vial se usará el método de demolición más rápido, basado en la retirada de los materiales de aportación con maquinaria específica de demoliciones, carga en camión basculante y transporte por recorridos urbanizados, hasta vertedero autorizado. El nuevo vial que se proyecta tendrá un acabado en hormigón, sobre un firme de zahorra artificial. Las actuaciones en la vía pecuaria contarán con los permisos correspondientes y se mantendrá contacto previo a las obras con el Departamento de Vías Pecuarias de la Generalitat Valenciana para establecer las medidas adecuadas por la afección a la Colada del Litoral.

Una de las alegaciones particulares, solicita que se tenga en cuenta la Colada del Litoral integrándola en el proyecto.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana informa que, a los efectos patrimoniales contemplados en la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, el ámbito del proyecto no presenta afección al patrimonio subacuático. Sin embargo, desde la consideración del patrimonio arqueológico existe afección al patrimonio de esta índole y se proponen una serie de medidas correctoras que se concretan en el estudio del impacto de la obra en tierra sobre el Patrimonio Arqueológico, Etnológico e Industrial; seguimiento arqueológico con excavación en todo el trazado del vial, con especial atención en los silos de la playa del Barranc d'Aigua-Oliva y en todos aquellos de relevancia que se deriven del estudio, como un paso previo del proyecto final de obras donde, como premisa principal, se deberá intentar evitar cualquier afección al patrimonio cultural.

Por tanto, el proyecto tiene que incorporar el correspondiente estudio de afección patrimonial, para el cual se debe realizar un seguimiento arqueológico con excavación de toda la obra que comporta el vial, autorizada por la Dirección Territorial de Cultura de Castellón, del proyecto. Medida que queda recogida en el condicionado de la presente resolución.

b.10 Dominio Público Marítimo Terrestre.

El proyecto incluye la demolición de un vial existente dentro del Dominio Público Marítimo Terrestre. Entre los mojones número 11 y número 16 del deslinde, se ejecutará una senda litoral, y entre el mojón número 97 y el número 107 se colocará una barandilla de rollizos de madera en la alineación con el deslinde.

El aparcamiento de maquinaria, implantación de oficinas o talleres de obra, etc., se ubican en dominio público marítimo terrestre (DPMT), respecto a lo que la Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre del MITECO informa que la ocupación deberá ser la mínima posible y limitarse a actividades relacionadas con la ejecución de las obras.

b.11 Actividad pesquera y marisquera.

La flota pesquera de Benicarló está compuesta por buques que se dedican al arrastre de fondo y artes menores. Se estima que el número de embarcaciones pesqueras asciende a un total de 32 embarcaciones en activo.

De los datos obtenidos del Plano de recursos pesqueros, se observa que no existen en el ámbito de actuación del proyecto ningún elemento (zonas de protección pesquera,

arrecifes o granjas) que pueda verse afectado por la ejecución de las obras. No se espera, por tanto, afección a los recursos pesqueros de la zona de Benicarló.

b.12 Población y salud.

El efecto global de las obras se puede considerar positivo sobre el sector turístico, aunque durante la construcción exista un efecto negativo en el sector. La regeneración de la playa supone una mejora, puesto que supone un beneficio para los usuarios de la zona que ganan un área de alto valor lúdico, permite la acogida de numerosas actividades de ocio y esparcimiento, como el baño, solárium, deportes, etc., y mejora su comodidad y accesibilidad a la playa.

La Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalidad Valenciana informa que se debe evitar el movimiento de maquinaria por zonas próximas a las captaciones de agua de consumo humano, que puedan afectar a la calidad de las aguas. Con objeto de evitar la proliferación del mosquito tigre (*Aedes albopictus*), deberían ponerse medidas para evitar pequeñas acumulaciones de agua que pudieran convertirse en focos de cría de la especie, esto mismo deberá considerarse para el diseño de elementos públicos urbanos. El promotor, en respuesta a la alegación, indica que las prescripciones indicadas serán recogidas en el proyecto constructivo y en el plan de vigilancia ambiental del proyecto.

b.13 Posibles efectos sinérgicos y/o acumulativos con otras actuaciones en la misma zona.

El EsIA indica que, al Sur de la actuación se ubica el Puerto de Benicarló, que cuenta con el Dique de Levante como principal obra de abrigo del puerto. La actuación proyectada no va a tener ningún efecto sobre la configuración y estado actuales del puerto. Al Norte de la actuación se ubica la Playa de les Salines; teniendo en cuenta que en este tramo de costa el transporte de sedimentos tiene dirección Norte-Sur, no se van a producir interferencias ni afecciones en el transporte sedimentario que puedan afectar a las playas situadas al Norte del ámbito de actuación. En el caso concreto de la alternativa seleccionada, el espigón situado al Norte de la desembocadura de la Rambla Cervera, configura la planta de equilibrio de la playa regenerada en esta zona. Como resultado, el tramo que forma la fachada marítima de la rambla de Cervera funcionará de un modo independiente y autosuficiente con respecto del transporte de sedimentos. No es esperable que la incorporación de la estructura al esquema actual modifique significativamente el ancho de la playa emergida.

En el caso de la desembocadura de la Rambla Cervera, con el ligero desplazamiento de la estructura Norte proyectado, no se va a afectar a la capacidad de desagüe del cauce de la rambla de Cervera, al dar continuidad a los mismos hacia el mar con la regeneración de la playa seca proyectada. Para comprobar la no afección sobre la capacidad de desagüe se comprobará específicamente la variación producida en dicha zona mediante las batimetrías a realizar en el seguimiento del Plan de Vigilancia Ambiental.

b.14 Otros aspectos.

La Dirección General de la Marina Mercante del MITMA, indica que se debe seguir las instrucciones relativas a seguridad marítima y prevención de la contaminación marina de la Capitanía Marítima de Castellón de la Plana, al estar la ubicación del proyecto presentado en zona de responsabilidad de dicha Capitanía Marítima.

c. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto:

Los riesgos se dividen en naturales y tecnológicos. Al primer grupo, corresponden los procesos o fenómenos naturales potencialmente peligrosos. Al segundo grupo, los originados por accidentes tecnológicos o industriales, fallos en infraestructuras o determinadas actividades humanas.

Por la naturaleza del proyecto, se apuntan como riesgos potencialmente relevantes, derivados de catástrofes naturales, aquellos relacionados con las inundaciones provocadas tanto por fenómenos de origen marítimo, como las inundaciones relacionadas con precipitaciones y avenidas de procedencia continental, como también aquellas que cursan con ambos efectos combinados:

– Riesgo de inundación significativo de origen marino: El EsIA incluye la Cartografía de Zonas inundables para cada ARPSI que incluye los Mapas de peligrosidad para periodos de retorno de 100 y 500 años y los Mapas de riesgo de inundación para los mismos periodos a escala 1:5000. La demarcación hidrográfica en la que se ubica el proyecto que se informa es la del Júcar.

La cota de inundación que se fija en el proyecto es la que se deduce de la ROM para la vida útil de la obra. Como resulta que el periodo de retorno vinculado con la vida útil de la obra es menor que el periodo de retorno de 500 años, que es el que se utiliza en los mapas de peligrosidad y riesgo requerido por el Real Decreto 903/2010 en la costa española, se tiene como consecuencia que es esperable que la cota de la obra proyectada sea sobrepasada en la situación del temporal correspondiente al periodo de retorno de 500 años. En esa situación la inundación puede asimilarse a la que reproducen los mapas de la ARPSI 0043. Ahora bien, hay que destacar que con la actuación proyectada se tienen efectos positivos sobre el drenaje de las zonas inundadas, disminuyendo el tiempo en el que los factores ambientales permanecen anegados.

– Riesgo de inundación por maremoto: se deduce que la elevación máxima previsible para un maremoto en esta zona es de 0,20 metros, que es el mínimo de la escala considerada, y mucho menor que la cota de inundación de la fachada marítima en la zona de proyecto. Por lo tanto, el efecto de un maremoto en esta fachada es menos grave que el efecto de una tormenta meteorológica.

– Riesgo de inundación de origen continental- Riesgo por precipitaciones extremas: El plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), establece para la rambla Cervera Riesgo 1, el propio cauce de la rambla (ancho aproximado 130 m). En las ramblas de Alcalá (al Sur de la actuación) y el Barranco de Aigua Oliva, los riesgos son variables según la zona. Se establecen seis niveles de peligrosidad de inundación de origen hidrológico-hidráulico y un nivel geomorfológico, de mayor a menor, siendo la de mayor Peligrosidad la de nivel 1 que es cuando la probabilidad de que en un año cualquiera se sufra, al menos, una inundación es superior a 0'04 (equivalente a un periodo de retorno inferior a 25 años), con un calado máximo generalizado alcanzado por el agua superior a ochenta centímetros (80 cm).

Las lluvias pueden ocasionar embalsamientos de aguas e inundaciones. En el caso de las aguas pluviales, como en el caso de la inundación por agua marina, es muy relevante la capacidad de desagüe hacia el mar; y también en este caso la mejora de las condiciones de desagüe en la Rambla Cervera, mejora notablemente las condiciones de drenaje de un eventual anegamiento de la zona, razón por la cual la actuación proyectada contribuye de forma favorable a paliar los efectos sobre los factores ambientales presentes en la zona.

En cuanto a los riesgos por accidentes graves, se destaca:

– Riesgos por accidentes marítimos-Vertidos de hidrocarburos: Los vertidos contaminantes son altamente peligrosos y pueden producir riesgos elevados sobre los factores ambientales. Se deduce que es de la mayor importancia que los contaminantes no alcancen la costa.

Finalmente, el promotor concluye que con las obras proyectadas no se producen agravamientos en la extensión o en la cota de las inundaciones, tanto para las inundaciones de origen marino como las de origen continental. En la zona de proyecto,

los maremotos con origen en fenómenos sísmicos o volcánicos producen, de acuerdo con las previsiones disponibles, inundaciones de menor entidad que las inundaciones con origen en fenómenos meteorológicos.

A la vista de estas dos consideraciones, se valora que las estructuras marítimas proyectadas pueden servir de apoyo para la disposición de barreras físicas que impidan o disminuyan el alcance de los productos contaminantes a la línea de orilla y la plataforma de playa, donde estos son más dañinos.

La Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana indica que respecto a la valoración del riesgo de inundación, la cartografía indica que existe peligrosidad geomorfológica en la zona Norte del ámbito de actuación, derivada de vaguadas y barrancos de fondo plano entre los que destaca el Barranc d'Aiguadoliva, así como en casi toda la mitad Sur del ámbito de actuación, del Barranc de Surrac y de derrames de la Rambla de Cervera o el Riu Sec. Además, existe peligrosidad de nivel 1 al Sur de la actuación, derivada de la Rambla de Cervera o el Riu Sec, que inmediatamente antes de su desembocadura es un espacio de paleo-cauce del cono holoceno que la formó y presenta mayores calados y que se desborda en el punto situado aguas arriba del cruce de la carretera nacional N-340. La cartografía del SNCZI muestra zonas inundables de origen fluvial al Norte y al Sur de la actuación para los períodos de retorno de 10, 50, 100 y 500 años por los desbordamientos del Barranc d'Aiguadoliva, al Norte, y de la Rambla de Cervera o el Riu Sec, al Sur. No obstante, no presenta zonas inundables de origen marino.

Visto el estudio de inundabilidad de los terrenos comprendidos en el ámbito del Plan General de Benicarló, que concreta el riesgo establecido a escala regional por el PATRICOVA a una escala mayor (1:2.000), analiza los resultados obtenidos e identifica, entre otros, los siguientes problemas: En la rambla Cervera, sólo con lluvias de periodo de retorno entre 100 y 500 años se producen desbordamientos en algunos tramos; y en casos puntuales en los que se observa que se pueden generar inundaciones, habría que realizar un estudio particular que podría pasar por mejorar el emplazamiento lateral afectado.

Por todo lo expuesto, el proyecto se encuentra afectado por riesgo de inundación y es compatible, no incrementando el riesgo de inundación, según las determinaciones normativas del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana.

La Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias de la Generalitat Valenciana, indica que una vez revisada la documentación aportada, y en lo que se refiere a los riesgos de protección civil, no hay ninguna alegación al respecto.

d. Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) tiene por objeto verificar los impactos producidos por las acciones derivadas de la actuación proyectada, así como la comprobación de la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas, y que deberán ser aceptadas con carácter obligatorio por la empresa contratada para la realización de la obra.

Durante las obras se procederá a realizar el correspondiente seguimiento ambiental, con una serie de controles, entre los que destacan:

– Protección de la calidad atmosférica-polvo, emisiones de maquinaria, protección de la vegetación: mantenimiento del aire y vegetación libre de polvo; control de la correcta cubrición de los acopios y las cajas de los camiones que transportan materiales sueltos; y verificación de la mínima incidencia de emisiones contaminantes debidas al funcionamiento de maquinaria de obra.

– Protección de las condiciones de sosiego público: Comprobación de que el nivel de ruido, emitido por la maquinaria en fase de obras no supera los límites establecidos por la legislación vigente y plan de rutas.

– Protección de sistema hidrológico e hidrogeológico: Evitar vertidos ilegales procedentes de las obras a masas de agua, y tratamiento y correcta gestión de residuos y vertidos líquidos según la legislación vigente.

– Protección de la biocenosis marina: Protección de la fauna y vegetación marina. Para ello se llevará a cabo una inspección visual continua de la existencia de turbidez de las aguas marinas.

– Protección del patrimonio histórico-artístico: Protección del patrimonio arquitectónico, arqueológico, paleontológico y etnográfico. Se realizará una prospección marina si así lo estima necesaria la Generalitat Valenciana.

– Seguimiento y control de la gestión de residuos: Control de la correcta gestión de residuos de construcción y demolición generados en obra.

Entre los controles previstos en la fase de funcionamiento:

– Seguimiento de los objetivos del proyecto: Control de la vegetación marina y seguimiento de la efectividad de la regeneración del tramo de costa. Para ello se realizará la inspección visual de las praderas fanerógamas marinas y el seguimiento de la efectividad de la regeneración del tramo de costa, entre otras actuaciones.

Finalizada la ejecución de las obras, el PVA se extiende a cuatro años a contar desde la recepción de las obras.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, propone una serie de medidas a incluir en el PVA:

– Durante la fase de obras, se deberá incluir un control periódico de la turbidez del agua en las praderas de *Cymodocea nodosa* cercanas al ámbito de las actuaciones, indicando la metodología a emplear, así como el procedimiento a seguir en caso de superarse los valores de referencia.

– Durante la fase de funcionamiento, será esencial el seguimiento de las praderas de *Cymodocea nodosa* con la periodicidad y la duración establecida en el EsIA. No obstante, el seguimiento no será solo visual tal como marca el PVA, sino que, deberán establecerse una serie estaciones de caracterización y seguimiento distribuidas en tres zonas principales, y se establece el protocolo a seguir.

El promotor indica que estas consideraciones serán tenidas en cuenta en el PVA definitivo del proyecto y su control y seguimiento se realizará, en la fase correspondiente.

La Subdirección General de Protección del Mar del MITECO indica que se deben incorporar al Plan de Vigilancia medidas referidas al seguimiento de la turbidez y del grado de soterramiento de las praderas de fanerógamas, así como el establecimiento de un plazo de dos años para el seguimiento ambiental. Estas cuestiones quedan recogidas en el condicionado de la presente resolución.

La Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana propone un plan de vigilancia ambiental, basado en los niveles establecidos en el Real Decreto 1341/2007, de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño, y los límites establecidos en el Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental, con tres niveles de control: pre-operacional, durante las obras, y tras la finalización de los trabajos. El promotor indica que los detalles propuestos y no incluidos en el plan, quedarán recogidos en el proyecto constructivo.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado b) del artículo 7.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de

impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el EsIA, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Medidas para la protección y recuperación del tramo de costa comprendido entre el puerto de Benicarló y el límite con el Termino Municipal de Vinarós, (Castellón)» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

Condiciones al proyecto

i) Condiciones generales:

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. El proyecto de construcción deberá contemplar todas las actuaciones asociadas al proyecto, así como todas las medidas del párrafo anterior, con el contenido, detalle y escala de un proyecto ejecutivo, incluidos presupuesto y cartografía, y serán de obligado cumplimiento para el promotor.

3. Los trabajos de dragado y vertido de materiales para la regeneración de la playa deberán respetar las directrices y criterios técnicos que le resulten de aplicación, y en particular las Directrices para la Categorización del Material Dragado y su Reubicación en Aguas del Dominio Público Marítimo-Terrestre de la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas, 2021.

4. Cualquier incidente relativo a la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad marítima y a la contaminación del medio marino deberá comunicarse de inmediato al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo.

5. Las embarcaciones y artefactos flotantes que se empleen en los trabajos de relleno deberán estar correctamente despachados por la Administración marítima para la actividad requerida.

6. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del EsIA que deben ser modificadas; las medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

– Origen del sustrato y obra:

7. Según indica la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, se priorizará en la medida de lo posible, el uso de arena procedente de cantera para la regeneración de la playa, sobre el uso gravas procedentes de Rambla Cervera. En el caso de que de la arena para la playa y la escollera para los espigones y diques proceda de cantera, está deberá estar autorizada por el organismo competente de la Generalitat Valenciana y con planes de restauración aprobados. Cualquier zona de préstamos que no sea procedente de cantera autorizada, requerirá una evaluación ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente.

8. En el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares, considerando como criterios prioritarios de exclusión los espacios de la Red Natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario; zonas boscosas o con vegetación arbórea; suelos de elevada capacidad agrológica; acuíferos vulnerables a la contaminación; áreas de recarga; márgenes de ríos y arroyos; proximidad a núcleos urbanos (300 m); zonas de interés arqueológico; y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

9. Se planificará la red de pistas necesarias para la ejecución de las obras con el fin de procurar el máximo uso de las existentes, y reducir la apertura de nuevos accesos. Además, se reducirá al máximo la longitud de pistas de nueva creación y el ensanchamiento de las existentes, buscando la máxima adaptación al terreno. El tratamiento de las pistas de nueva construcción será mínimo, siendo el firme el propio suelo compactado por el paso de maquinaria. En ningún caso se abrirán nuevos accesos que crucen los arroyos. Una vez finalizadas las obras, si se hubieran abierto nuevos accesos cuya permanencia no se considere necesaria, se restaurará el terreno mediante una restitución topográfica del suelo, procediéndose posteriormente a la revegetación.

10. Los acopios temporales de los materiales excavados, así como los sobrantes de obra, se situarán en zonas donde no puedan ser arrastrados por el agua.

11. Una vez terminadas las obras, se llevará a cabo una limpieza general de la zona, aplicable a todas las zonas de actuación, que implique la retirada, incluyendo recogida y transporte a vertedero o punto de reciclaje, de todos los residuos de naturaleza artificial existentes en la zona de actuación.

– Hidrología y calidad de las aguas:

Según lo indicado por la Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana:

12. Se mantendrá el desagüe de las golas en el caso de que sufran aterramientos en su desembocadura, con la frecuencia que sea necesaria para que su desagüe sea correcto. Este material deberá ser depositado siguiendo el protocolo establecido y con las correspondientes autorizaciones según su uso.

13. Se realizará un perfil de la playa antes de la temporada de baño para comprobar que ésta no ha sufrido regresión alguna.

14. Se realizará un estudio de la hidrodinámica de la zona afectada por el proyecto y se comprobará que la playa se encuentra al abrigo de los temporales.

15. Se establecerá un calendario de ejecución de la obra, excluyendo temporalmente aquellos trabajos que puedan interferir con el uso de la playa. Esta

programación se remitirá a la Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana, para su conocimiento y se le comunicará el inicio de los trabajos.

16. No se realizará ningún vertido al mar que no esté previamente autorizado por la Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana.

17. Deberán adoptarse todas las medidas necesarias para que las obras no afecten al emisario submarino de Benicarló ni a su aliviadero, tanto en su integridad física como en su correcto funcionamiento. Previamente al inicio de las obras deberá contactarse con la Entidad Pública de Saneamiento, para su valoración.

18. Deberán tomarse todas las medidas preventivas y correctoras necesarias con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos ambientales de las zonas protegidas y la consecución del buen estado de las masas de agua afectadas. Además, en el caso de que las actuaciones en la morfología de la playa impidan conseguir el buen estado o potencial de las masas de aguas afectadas, se atenderá a lo dispuesto en los artículos 39, 39 bis y 39ter del Reglamento de Protección Hidrológica y en el artículo 41.2.i de Ley de Impacto Ambiental.

– Biodiversidad terrestre y marina:

19. Previamente al inicio de los trabajos se realizará un censo detallado de flora y fauna de la zona de obras. En el caso de detectarse la presencia de especies protegidas se dará aviso a las administraciones competentes que tomarán las medidas correspondientes. Se prestará especial atención a las fanerógamas marinas entre ellas Posidonia oceánica.

20. Se establecerá un calendario de obra que, en la medida de lo posible, ajuste los trabajos a aquellos periodos en los que resulte menos probable la presencia de especies protegidas que puedan sufrir molestias, del mismo modo debe evitarse la realización de las actuaciones más molestas asociadas a la obra durante la época reproductiva de las especies de fauna más importantes. Este calendario se incorporará al proyecto previamente a su aprobación.

Según lo indicado por la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO:

21. Para evitar daños a posibles puestas y neonatos de tortuga boba (*Caretta caretta*), se excluirán los trabajos en la plataforma de la playa en el periodo de anidación de dicha especie (junio-septiembre). En el caso de que durante la realización de actividades fuera de la plataforma de la playa, se detecte que esta especie pudiera verse afectada, se paralizarán las obras hasta que el periodo de anidación haya finalizado.

22. Se recomienda el empleo de arena, en vez de grava, para el relleno de la playa de la Punta del Xurrac, a fin de facilitar la nidificación de la tortuga boba. En caso de no ser posible, se utilizará un material cuyo diámetro medio sea similar al preferido por esta especie. Este aspecto quedará definido en el proyecto previamente a su autorización.

23. Cualquier intento de anidación de tortuga boba que se identifique, será inmediatamente comunicado a las autoridades competentes en materia de medio ambiente de la comunidad autónoma, así como a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, para determinar las medidas que han de adoptarse en cada caso particular.

– Paisaje:

Se adoptarán las medidas establecidas por Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana:

24. Dado que la propuesta de senda litoral realizada en el proyecto coincide con parte del trazado de la Vía del Litoral, su diseño seguirá los criterios establecidos en la Directriz 137 de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana y se realizará a

través de los programas de paisaje o de los instrumentos de planificación municipal, tal y como establece el artículo 17.3 del PATIVEL para la Vía del Litoral.

25. De acuerdo con el artículo 17.3 del PATIVEL, se deberá garantizar la continuidad de la Vía del Litoral con una anchura mínima de 3 metros y máxima de 6, el ancho recomendable a considerar en los proyectos que desarrollen el citado programa de paisaje en la Vía del Litoral para aquellos tramos en los que exista simultaneidad de tránsito peatonal y ciclista en vía segregada, es de un mínimo de 5 metros.

26. De acuerdo con los criterios establecidos en la Directriz 137 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana para la Vía del Litoral, se evitará en los itinerarios una artificialización excesiva de sus elementos. Por ello, se deberá reconsiderar la pavimentación de la senda litoral mediante el empleo de hormigón en masa. Si se adoptan los criterios establecidos en el Programa de Paisaje en tramitación, en cuanto al firme y pavimentos, se deberán plantear sistemas permeables y que mejoren su integración paisajística, priorizando pavimentos permeables o ecológicos, antideslizantes, que se integren cromáticamente en el paisaje y que no generen reflejos.

– Patrimonio cultural.

27. La Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana indica, a los efectos patrimoniales contemplados en el artículo 11 de la Ley 4/98, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, que se incluirá en el expediente el correspondiente seguimiento arqueológico con excavaciones de toda la obra del vial a incluir en el informe de afección al patrimonio arqueológico suscrito por un técnico arqueólogo, previa solicitud a la Dirección Territorial de Cultura y Patrimonio de Castellón.

– Actividad pesquera y marisquera:

28. De forma previa a la autorización del proyecto, el promotor llevará a cabo un estudio detallado de afecciones sobre este sector que incluya una valoración económica de los bienes y derechos afectados en la explotación del caladero/s ubicado/s en el entorno de la zona de regeneración sobre el/los que deberá establecer las medidas complementarias o compensatorias de confirmarse que se producen afecciones por el proyecto.

29. El vertido del material de relleno y construcción de los diques, se programará de modo que las zonas de pesca más importantes queden protegidas y se respete el acceso de las embarcaciones a sus caladeros tradicionales.

30. Se deberá verificar la ejecución de los trabajos en los periodos establecidos para que la afección a los recursos pesqueros sea la menor posible.

iii) Condiciones al programa de vigilancia ambiental.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA deberá incorporar el seguimiento de las condiciones establecidas en el apartado anterior y completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución.

31. Se realizarán diferentes controles topo-batimétricos, en la zona de regeneración a fin de conocer y evaluar los cambios en la batimetría. Estos levantamientos se realizarán antes del inicio de las obras y pasados 1, 2, 3, y 4 años, con objeto de poder analizar el eventual impacto. Para evitar desajustes estacionales en estos perfiles deberán ser tomados preferiblemente en el mismo mes.

De acuerdo con las indicaciones de la Subdirección General de Protección del Mar del MITECO:

32. Se vigilará la turbidez mediante, un punto control y otros dos en las praderas de Posidonia para constatar, con frecuencia diaria, con objeto de no admitir valores superiores a los registrados en la estación de control, o bien que no se supere un umbral de permisividad que debe justificarse en base al mejor conocimiento disponible. En caso

de superarse, se paralizarán las operaciones hasta que la hidrodinámica de la zona permita la dispersión de los finos que producen este incremento puntual de la turbidez del agua sobre las comunidades sensibles.

33. Se seguirá el grado de soterramiento de las praderas de fanerógamas antes de la actuación e inmediatamente al terminar.

34. Conforme al Manual de Buenas Prácticas para la realización de obras de emergencia en entornos de la Red Natura 2000, del Instituto de Ecología Litoral, se recomienda el seguimiento ambiental desde la finalización de la obra, ya que la estimación de recuperaciones en los hábitats marinos se produce con mucha lentitud, al estar entre otros factores ligada a fenómenos de sucesión ecológica y estacionalidad. Esto implica una medición mensual de los indicadores fisicoquímicos una vez finalizada la obra y una medición anual de los indicadores sobre especies y/o hábitats, hasta que se determine que las comunidades marinas están estabilizadas.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el EsIA y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 4 de diciembre de 2023.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestación
Ayuntamiento de Benicarló.	NO
Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana.	SÍ
Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana.	SÍ
Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalitat Valenciana.	SÍ
Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Dirección General de Política Territorial y Paisajes de la Generalitat Valenciana.	SÍ
Sección de Riesgo y Análisis Territorial de Infraestructuras de la Dirección General de Política Territorial y Paisajes de la Generalitat Valenciana.	SÍ
Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Política Territorial y Paisajes de la Generalitat Valenciana.	SÍ
Dirección General de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat Valenciana.	NO
Dirección General de Cambio Climático de la Generalitat Valenciana.	NO
Diputación Provincial Castellón.	NO
Subdelegación del Gobierno Castellón.	NO
SG para la Protección del Mar de la DG de la Costa y el Mar (MITECO).	NO
SG de DPMT de la DG de la Costa y el Mar (MITECO).	NO

Consultados	Contestación
S.G. de Biodiversidad Marina y Terrestre. (MITECO).	NO
Oficina Española de Cambio Climático. (MITECO).	NO
Dirección General del Agua (MITECO).	NO
Confederación Hidrográfica del Júcar (MITECO).	SÍ
Dirección General de la Marina Mercante. Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima (MITMA).	SÍ
Autoridad Portuaria de Castellón (MITMA).	NO
Dirección General de Recursos Pesqueros. Subdirección General de Protección de los Recursos Pesqueros (MAPA).	SÍ
Instituto Español de Oceanografía-IEO.	NO
GREENPEACE ESPAÑA.	NO
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina-APNAL.	NO
WWW/ADENA.	NO
Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Castellón de la Plana.	NO
Comisión Interfederativa de Federaciones de Cofradías de Pescadores de la Generalitat Valenciana.	NO

MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN Y RECUPERACIÓN DEL TRAMO DE COSTA COMPRENDIDO ENTRE EL PUERTO DE BENICARLÓ Y EL LÍMITE CON EL T.M. DE VINARÓS, (CASTELLÓN)



Leyenda

- Red Natura 2000
- Curso fluvial
- Límites municipales
- Área de actuación

Actuaciones

- Barandilla madera
- Espigón
- Relleno gravas
- Senda litoral
- Tramo hormigón

