



Ajuntament de Roses

Secretaria General

Sra. Magda Casamitjana Aguilà, en virtud de las potestades que le otorga el artículo 21.1.k de la ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, formula el siguiente **ESCRITO DE ALEGACIONES**, dentro del plazo establecido, contra el expediente de deslinde del dominio público marítimo terrestre del tramo de Santa Margarita-Rio Grao, en el Término Municipal de Roses, promovido por el Servicio Provincial de Costas del Estado en Girona, cuya acta de apeo se realizó el día 8 de mayo de 2008.

ANTECEDENTES DE HECHO

1º) El 26 de Noviembre de 1971 se otorgó a favor de Don Miguel Mateu Pla, por el plazo de 50 años, la concesión para la realización de las obras de acondicionamiento de la salida al mar de la red de canales de la urbanización de Santa Margarita, en un tramo de la costa de la Bahía de Roses, con la condición, entre otras, que las aguas interiores comunicadas con el mar por medio de las obras de esta concesión serán de dominio público y su uso se regulará cuando se otorgue la concesión del puerto deportivo. Esto no obstante, si al término de la concesión, no se hubiese construido el Puerto deportivo, las aguas interiores resultantes recobrarán su condición de aguas privadas, pero mientras no se cierren mantendrán la condición de aguas del mar territorial. En definitiva, en esta concesión se reconoce la naturaleza privada de las aguas en consonancia con la orden ministerial de 1966.

2º) Por RD 2876/1980, se operó el traspaso de los servicios del Estado a favor de la Generalidad de Cataluña en materia de Puertos.

3º) Con fecha 2 de Mayo de 1985 la Dirección General de Puertos de la Generalidad requirió al titular de la concesión para el cumplimiento de lo previsto en la condición 1, párrafo segundo de la OM de 26 de Noviembre de 1971, para que, en el plazo de seis meses se procediera a la regulación de la red de canales mediante el correspondiente puerto deportivo (ley 44/1969, de 26 de abril, sobre puertos deportivos, y Reglamento aprobado por RD 2486/1980, de 26 de septiembre, que aprobó el Reglamento de puertos deportivos). Esa Resolución fue validada por STS de 20 de febrero de 1990, que confirma la Sentencia de la Sala de lo contencioso-administrativo de Barcelona de 22 de enero de 1987.

4º) El 17 de abril de 1998 se aprobó la Ley de Puertos de Cataluña, cuyo Libro III y DT tercera se destinan a regular el fenómeno de las marinas o urbanizaciones marítimo terrestres. Por Decreto 17/2005, de 8 de febrero se aprueba el Reglamento de marinas interiores de Cataluña.

5º) El Plan General de Ordenación urbana de Roses vigente de 1986 contempla la urbanización marítimo terrestre de Santa Margarita como suelo urbano.





Ajuntament de Roses

Secretaria General

6º) En fecha 21 de diciembre de 2005 se tiene noticia de que se encuentra en trámite en la Direcció General de Ports de la Generalitat el concurso de obra pública de la marina interior con arreglo a la ley de Puertos de Cataluña y el Reglamento antes citado.

7º) El 12 de marzo de 2008 se notifica al Ayuntamiento de Roses, por el Ministerio de Medio ambiente, Servicio provincial de Costas de Gerona, la incoación y solicitud de informe del expediente de deslinde de los bienes de dominio público marítimo - terrestre en la Marina Santa Margarita –Rio Grao-.

8º) El día 8 de mayo de 2008 se procedió a practicar el acta de deslinde, en la que el Ayuntamiento firmó en disconformidad.

9º) En la relación de fincas afectadas figura una propiedad del Ayuntamiento, que esta calificada como zona verde pública, perteneciente al dominio público local (Parcela catastral 17943-12).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- NULIDAD DE PLENO DERECHO POR INFRACCIÓN DEL PROCEDIMIENTO LEGALMENTE ESTABLECIDO AL PRACTICAR EL ACTA DE APEO. (Art. 62.1.e) de la Ley 30/1992)

El Artículo 22.3 del reglamento de la Ley de Costas regula el procedimiento a seguir en el acto de apeo que tiene como finalidad esencial fijar con precisión los linderos de la finca y extender acta.

El acto de apeo practicado el día 8 de mayo de 2008 adolece de tales defectos de forma que, ineludiblemente, han de comportar su nulidad radical.

Según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española apeare es "reconocer, señalar o deslindar una o varias fincas, y especialmente las que están sujetas a determinado censo, foro u otro derecho real"

Pues bien, el acto de apeo del deslinde consistió en una convocatoria masiva de todos los ciudadanos afectados en la Bocana del Puerto, y no en sus fincas, y en la lectura, mediante un megáfono, de una acta que fue redactada y firmada con carácter previo al acto reconocimiento y deslinde, por lo que dicho documento carece de toda virtualidad jurídica. De acta, realmente, solamente tiene el nombre.





Ajuntament de Roses

Secretaria General

En efecto una acta es la relación escrita de lo sucedido, tratado o acordado en una junta o una reunión y en el presente caso la acta fue previa a la realización del hecho tratado, por lo que se levantó prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido, lo que conlleva la nulidad del acto, circunstancia que la Sra. Alcaldesa del Ayuntamiento, como representante legal del mismo, hizo constar expresamente. En efecto, por poner un ejemplo, carece de toda virtualidad jurídica levantar y firmar una acta de un pleno de un Ayuntamiento, con carácter previo a la celebración de la sesión.

Levantada y firmada el acta de apeo con infracción evidente del procedimiento legalmente establecido, los representantes de la administración del Estado se embarcaron y navegaron, al parecer, por alguno de los canales, aunque según parece no por todos. Esta forma de practicar el acto en ningún caso puede substituir ni suplir las actuaciones inherentes al apeo.

Es más, dicho sea con los debidos respetos, la convocatoria y el desarrollo del acta de apeo fue más propia de una administración del antiguo régimen, que de una administración democrática de un Estado en el que la Constitución residencia la soberanía en el pueblo. En el acto, los ciudadanos, al igual que las autoridades municipales, fueron tratados como súbditos desde la misma convocatoria.

En este sentido, consideramos que los principios de colaboración institucional y coordinación en la actuación de las administraciones públicas exigían que previamente a la convocatoria ciudadana, las administraciones con competencia territorial y sectorial hubieran podido mantener los contactos necesarios para poder tener una dirección común en este tema, que afecta a derechos tan fundamentales como el de la propiedad privada.

Así, a pesar de que el número de ciudadanos afectados rondaba los 2000, todos, absolutamente todos, fueron citados a la misma hora, en el mismo lugar y a la intemperie. No se determinó ningún horario ni itinerario por tramos para visitar las distintas fincas de manera individualizada, tal y como prevé el artículo 22.3 del Reglamento de la Ley de Costas y como es habitual en proyectos que afectan a un número importante de ciudadanos, como las actas de expropiación.

Esta actitud no es casual, sino que responde por un lado, a la voluntad del Ministerio de considerar este acto como un puro y mero formalismo, y por otro, a la imposibilidad material de practicar un apeo tan complicado y largo que afecta a 12 Km y 2000 propiedades, en una jornada de 10 a 14 horas.

Frente a esta actuación de la administración, es necesario proceder a declarar la nulidad del acta de apeo y volver a realizar una nueva, esta vez por tramos y con cita previa, como se hace en cualquier administración mínimamente democrática.



SEGUNDA.- LAS AGUAS DEL CANAL PERTENECEN AL DOMINIO PÚBLICO HIDRAÚLICO Y SE REGULAN POR LA LEY DE AGUAS.

El art. 3.1 a) in fine de la Ley de Costas de 1988 considera que forman parte de la zona marítimo terrestre, como ribera del mar, las márgenes de los ríos hasta el límite donde se haga sensibles el efecto de las mareas o hasta donde alcancen las olas en los mayores temporales conocidos, criterio que ratifica el artículo 6.2 del Reglamento.

Pues bien, ni en el Rio Grao canal principal ni en la red de canales interiores de la Marina son sensibles las mareas ni llegan las olas del mar en los mayores temporales, por lo que no pueden ser objeto del presente deslinde, al no pertenecer las aguas al dominio marítimo-terrestre, sino al dominio público hidráulico, al menos a partir del cruce del río Grao con el primer canal interior.

TERCERA.- ESPECIALIDAD DE LAS MARINAS INTERIORES COMO BIENES DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE

Con fecha 26 de Noviembre de 1971, el entonces Ministerio de Obras Públicas resolvió autorizar, mediante concesión, la realización de las de las obras de **“acondicionamiento de la salida al mar de la red de canales de la urbanización de Santa Margarita”**, con la prescripción, entre otras, de que **“las aguas interiores comunicadas con el mar por medio de las obras de la concesión, serán de dominio público y su uso se regulará cuando se otorgue la concesión del puerto deportivo”**. Este puerto deportivo se había previsto como segunda fase de la concesión, según se puso de manifiesto - después del traspaso de los servicios del Estado a favor de la Generalidad de Cataluña en materia de Puertos y de la entrada en vigor del Estatuto de autonomía de Cataluña de 1979- por Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1990, que ratificó la Resolución del Servicio de Costas de la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat de Catalunya, de 2 de mayo de 1985.

Estamos, por tanto, ante una marina interior de una urbanización marítima - terrestre que tiene la naturaleza de puerto deportivo, según el art. 1.2 del Reglamento estatal de Puertos deportivos, y de instalación portuaria autonómica, según el Libro III y la Disposición transitoria tercera de la Llei de Ports de Catalunya de 1998 y su Reglamento de Marinas interiores de 1995, marina adscrita como bien de dominio público estatal a la Comunidad autónoma de Cataluña, desde el traspaso operado en virtud del RD 2876/1980, para la legalización de la indicada instalación portuaria, por lo que, con arreglo al art. 49 de la Ley de Costas, corresponde a la Administración de la Generalidad la utilización y la gestión de la marina, adecuadas a su finalidad y con sujeción a las disposiciones pertinentes. La delimitación de la zona de servicio portuario de las marinas se corresponde con los canales existentes y con la franja del servicio náutico sobre las parcelas, franja que habrá de fijarse





Ajuntament de Roses

Secretaria General

cuando se presente el correspondiente proyecto de legalización de la marina (DT tercera de la Llei de Ports de Catalunya) que deberá aprobar la Administración de la Generalidad.

Aparte de lo anterior, conforme al art. 6,2 del Reglamento de la LC, **“los terrenos inundados mediante técnicas artificiales, cuya cota sea superior a la de la mayor pleamar, no se consideran incluidos en el apartado 3 del art. 5 del Reglamento”**. Este último precepto establece que pertenecen al dominio público marítimo-terrestre estatal, “los terrenos invadidos por el mar que pasen a formar parte de su lecho por cualquier causa”. En principio, por tanto, las marinas interiores no son parte integrante del dominio público marítimo terrestre estatal, si bien, más adelante, el mismo Reglamento, contradictoriamente, señala que **“el terreno inundado** (se refiere a las marinas) **se incorporará al dominio público marítimo terrestre”**(art. 43.6 del Reglamento de la LC), lógicamente dominio público marítimo terrestre artificial.

Que se incorpore el lecho de las marinas al dominio público marítimo terrestre no significa que se convierta en lecho del mar, ni que la urbanización marítimo terrestre sea ribera del bar, tal como paladinamente reconoce el art. 6.2 del Reglamento de la LC, sino que, a lo sumo, las marinas pasaran a ser dominio marítimo terrestre artificial o por incorporación, adscrito, por su finalidad, a la Comunidad autónoma, para servir de soporte a una instalación portuaria (art. 4.11 de la LC y art. 5.11 en relación con el art. 6.5 ambos de su Reglamento), cuya competencia corresponde, en este caso, a la Generalidad de Cataluña.

Tanto los puertos estatales (art. 5.11 del Reglamento de la LC) como los puertos y, por ende, las marinas, que sean de titularidad autonómica (art. 6.5 del Reglamento) se regularán, en cuanto a la zona de servicio portuario, por su legislación específica, que no es otra, en origen, que la ley de puertos deportivos de 1969 y su reglamento de 1980 (art. 1.2 y 2.4), y, actualmente, por lo que respecta a nuestra comunidad autónoma, que la ley de puertos de Cataluña 1998 y el Reglamento de marinas interiores de Cataluña de 2005.

Aclaremos que la Ley 22/1988 de Costas, de 28 de julio, ha dejado vigente, salvo el art. 18, la Ley de Puertos deportivos de 26 de abril de 1969, y, por ende, también su Reglamento de 26 de septiembre de 1980 (RD 2486/1980), cuyo art. 1.2, dice, como ya habíamos adelantado, así: **“Asimismo, serán de aplicación la ley 55/1969, de 26 de abril y su Reglamento, a las marinas o urbanizaciones marítimo terrestres con canales comunicados permanentemente con el mar territorial, pero circunscrito su ámbito de ampliación, en este caso, a la zona de servicio portuario que se determine como constitutiva del puerto, con exclusión del resto de la urbanización”**

Es evidente que esta norma ha sido desplazada por la legislación portuaria autonómica correspondiente, pero no ha perdido su vigencia como norma estatal que regirá, por aplicación del art. 149.3 de la CE, como norma supletoria, y, además, como criterio interpretativo auténtico de la legislación estatal. En este sentido, y en relación con las servidumbres legales,





Ajuntament de Roses

Secretaria General

la zona de servicio portuario (art. 1,2 del Reglamento estatal de Puertos deportivos de 1980), que regula actualmente la legislación autonómica, está integrada no sólo por la marina sino también por la franja de servicio náutico, equivalente a la servidumbre de tránsito de la ley de costas. En efecto, según el art. 29 en relación con el art. 94 de la Ley de Puertos de Cataluña, la zona de servicio portuario de las marinas, además de por los canales interiores, está integrada por la franja de servicio náutico adyacente a los canales, que es, al igual que la servidumbre costera de tránsito, de seis metros (art. 26 del Reglamento de marinas interiores).

Con lo dicho, se pone de relieve que la creación de marinas interiores implica que la urbanización marítimo-terrestre colindante no queda afectada por otra servidumbre que la de tránsito (no la de protección si antes no existiera), y aquélla sólo en función de la zona de servicio portuario, cuya gestión corresponde a la Comunidad autónoma. En coherencia con esta idea, el Libro III de la Ley de Puertos de Cataluña de 17 de abril de 1998 regula las marinas interiores cuyo régimen jurídico desarrolla el Reglamento de marinas interiores de 8 de febrero de 2005.

Es obvio que la aparente colisión entre la regulación de la servidumbre de tránsito de la Ley de costas, referida a la ribera del mar, y la franja de servicio náutico adyacente a las marinas, referida a los canales interiores según la Ley de Puertos de Cataluña, debe resolverse a favor de la regulación efectuada por esta última, por ser la Generalidad de Cataluña la competente para regular los puertos deportivos y, por ende, las marinas, asimiladas a ellos por la propia legislación estatal.

Los puertos e instalaciones portuarias de competencia de las Comunidades autónomas (art. 6.5 del Reglamento de la LC), se regulan, en efecto, por su legislación específica, sin perjuicio de la titularidad estatal sobre los bienes adscritos... que han de servir de soporte a una concesión de competencia de aquéllas (art. 18.5 del Reglamento de la LC). Es obvio, por tanto, que las servidumbres que puedan establecerse sobre los terrenos colindantes deben ser funcionales con el servicio portuario (interés público específico), y distintas de las servidumbres que establece la ley de Costas en función de la protección de la ribera del mar (interés público general impuesto por el dominio natural marítimo – terrestre).

En este sentido, el art. 30.6 de la Llei de Ports de Catalunya establece que “el régimen de prohibiciones establecidas por la ley de Costas para la utilización del dominio público marítimo terrestre no es aplicable a las instalaciones y actividades a realizar en el dominio público portuario”.

La legislación específica de las marinas interiores de Cataluña (Ley de Puertos de 1998 (libro tercero y DT tercera, y Reglamento de Marinas interiores de 2005) indica que dichas marinas incluyen, como sus elementos, según ya se ha dicho, tanto los canales interiores, con sus aguas y entradas a las parcelas, como la franja de servicio náutico adyacente a los canales (art. 94), siendo la extensión de esta franja de seis metros (art. 95 de la Ley autonómica y art. 26





Ajuntament de Roses

Secretaria General

del Reglamento citado). Igualmente, según el art. 27 de la Ley de Puertos de Cataluña, **“se entiende como zona de servicio portuario la formada por las superficies de tierra y agua necesarias para llevar a cabo las actividades propias y complementarias de los puertos, las dársenas y las instalaciones marítimas.”** Esta zona ha de quedar delimitada en los proyectos de construcción de puertos, siendo competente para su delimitación el Conceller de Política Territorial y Obras públicas (art. 29).

La marina de Santa Margarita, como instalación portuaria que es, no constituye dominio público marítimo terrestre natural, sino artificial, tal como se desprende del art. 43.6 del Reglamento de la LC que dice así: **“La realización de obras, tales como marinas o urbanizaciones marítimo terrestres, que den origen a la invasión por el mar o por las aguas de los ríos, hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, de terrenos que con anterioridad a dichas obras no sean de dominio público marítimo terrestre, ni estén afectados por la servidumbre de protección, producirá los siguientes efectos: a) El terreno inundado se incorporará al dominio público marítimo terrestre; b) La servidumbre de protección preexistente con anterioridad a las obras, mantendrá su vigencia; y c) En los terrenos que no sean objeto de la servidumbre a que se refiere la letra b) anterior, no se generará una nueva servidumbre de protección en torno a los espacios inundados sino que, exclusivamente, será de aplicación, en este caso, la servidumbre de tránsito”.**

La interpretación de este precepto ha de hacerse en el contexto del ordenamiento jurídico actual, en el que cobra un especial relieve la competencia legislativa de las Comunidades autónomas en materia de puertos y, por ende, de las marinas interiores como instalaciones portuarias. Debe tenerse en cuenta, en relación con el asunto objeto de este informe, que en fecha 21 de diciembre de 2005 el Ayuntamiento tuvo conocimiento de que se encuentra en trámite, en la Direcció General de Ports de la Generalitat, el concurso de obra pública de la marina interior de Santa Margarita, con arreglo a la ley de Puertos de Cataluña y el Reglamento antes citado de marinas interiores.

Las marinas interiores o urbanizaciones marítimo terrestres constituyen una realidad diferenciada, contemplada, tanto por la legislación estatal en materia de puertos y costas (art. 1.2 del Reglamento de Puertos Deportivos de 1989) como por la legislación autonómica en materia de puertos. Precisamente, esta legislación exige, en relación con las servidumbres legales, una aplicación de las normas de deslinde, que tenga en cuenta que las servidumbres reguladas en la Ley de Costas y su Reglamento deben estar referidas, en todo caso, a la ribera del mar en estricto sentido, única forma de que el deslinde costero no haga imposible, caso de ser procedente en el caso de las marinas, la existencia de las urbanizaciones marítimo – terrestres.

El Reglamento estatal de Puertos deportivos (art. 1.2), considera que la regulación de dichos puertos es de aplicación a las marinas o urbanizaciones marítimo - terrestres, aunque





Ajuntament de Roses

Secretaria General

circunscrito su ámbito de aplicación, en este caso, a la zona de servicio portuario que se determine como constitutiva del puerto, con exclusión del resto de la urbanización. La urbanización, como es sabido, es materia urbanística sujeta a la competencia de la Generalidad y del Ayuntamiento, que aprobaron el Plan General de Ordenación Urbana de 1993 en la que se califica la urbanización de Santa Margarita como suelo urbano, y la zona de servicio portuario de la marina es, atendida la transferencia de competencias legislativas y ejecutivas operada por el Estatuto de autonomía, competencia de la Generalidad de Cataluña.

CUARTA.- IMPROCEDENCIA DE FIJAR LA SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN DE 100 METROS EN LAS FINCAS QUE LIMITAN CON LA CARRETERA DE FIGUERES.

El Plan General de Ordenación Urbana de Roses, se aprobó definitivamente con fecha 21 de enero de 1986, es decir, antes de la entrada en vigor de la Ley de Costas de 1988.

Por tanto, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 la Disposición Transitoria Tercera, determina que los terrenos clasificados como suelo urbano a la entrada en vigor de esta Ley, si bien quedan estarán sujetos a las servidumbre fijadas en la Ley, la anchura de la servidumbre de protección será de 20 metros de anchura y no de 100, como erróneamente figura en los planos.

En definitiva, todos los lindantes con los canales delimitados estaban clasificados como suelo urbano a la entrada en vigor de la Ley, motivo por el que la servidumbre de protección debe de tener una anchura máxima de 20 metros y deben de rectificarse el deslinde efectuado en el extremo norte del ámbito.

Por todo ello,

SOLICITA:

PRIMERA.- NULIDAD DE PLENO DERECHO POR INFRACCIÓN DEL PROCEDIMIENTO LEGALMENTE ESTABLECIDO AL PRACTICAR EL ACTA DE APEO. (Art. 62.1.e) de la Ley 30/1992).

SEGUNDA.-Se alega, en primer lugar, la incompetencia de la administración del estado para proceder al deslinde de los terrenos de la urbanización marítimo terrestre de Santa Margarita (suelo urbano según el plan general de ordenación urbana de 1986) en cuanto que el plano provisional del deslinde señala en algunos de ellos una pretendida servidumbre de protección, como si se tratara de una auténtica ribera del mar, pese a no serlo y, además, no ser el río



Grao, a la altura de la entrada de los canales interiores de la urbanización, un río en el que se hagan sensibles las mareas, ni que alcancen las olas en los mayores temporales conocidos.

Es evidente que la Administración del Estado es competente para efectuar el deslinde de la zona marítimo terrestre natural que implica la imposición de las servidumbres legales reguladas en la ley de Costas (protección, tránsito y acceso al mar), pero cuando no se trata del dominio público natural, como en el presente caso, no se pueden establecer unas servidumbres cuyo referencia es la ribera del mar (la zona marítimo-terrestre que alcanza hasta donde alcanzan las olas en los mayores temporales conocidos y que alcanza, además, las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas).

En el caso de las marinas (con naturaleza de puertos deportivos, según la legislación estatal reguladora de éstos), si éstas se hallan situadas a cotas más elevadas que la de la mayor pleamar (art. 6.2 del Reglamento de la LC) e, incluso, si éstas suponen invasión de terrenos que con anterioridad a las obras no eran de dominio público marítimo terrestre, ni estén afectados por la servidumbre de protección (art. 43.6 del Reglamento de la LC), no tiene sentido la fijación de servidumbre alguna en función de la protección del dominio natural, referida a la ribera del mar, aunque sí la fijación de una servidumbre en función del servicio náutico de las marinas. Por este motivo, y dada la inutilidad de una servidumbre de tránsito fijada en función de la ribera del mar, la servidumbre de tránsito a que se refiere el art. 43.6 del Reglamento de la LC debe entenderse referida a la franja de servicio náutico adyacente a los canales que regula el art. 26 del Reglamento de marinas interiores de Cataluña, que ha de ser fijada por la Administración autonómica.

Atendida la competencia de la Comunidad autónoma en materia de puertos deportivos y, por ende, en materia de marinas y urbanizaciones marítimo terrestres, es evidente que la fijación de la servidumbre de la franja de servicio náutico y su funcionalidad debe ser fijada por la Generalidad, y no por el servicio de Costas de la Administración del Estado. Y esto es válido tanto en relación con los terrenos de la urbanización marítimo terrestre colindantes con los canales interiores como con los terrenos de la urbanización marítimo terrestre colindantes con el río Grao a una altura en la que no son sensibles los efectos de las mareas ni han alcanzado las olas en los mayores temporales conocidos.

Este vicio de nulidad que afectaría al deslinde proyectado, se extiende tanto al señalamiento de la línea de la servidumbre de protección como a la línea de la servidumbre de tránsito por la Administración del Estado, en la medida en que esta última no es, en el caso de las marinas interiores, la señalada en la ley de Costas, sino que el art. 43.6 de su Reglamento, al referirse a la servidumbre de tránsito de las marinas, en el contexto del actual ordenamiento jurídico del Estado autonómico, no alude a una servidumbre de tránsito medida desde la ribera del mar, según la LC, sino a la servidumbre de tránsito que puedan regular, en su caso, las Comunidades autónomas con competencias en materia de puertos. En nuestro caso, alude a la





Ajuntament de Roses

Secretaria General

franja de servicio náutico adyacente a los canales del art. 26 del Reglamento de Marinas de 2005, que es, igualmente, de seis metros, aunque aquí no se trata de la extensión de la servidumbre sino de la incompetencia estatal para implantarla a través del correspondiente deslinde.

TERCERA.- CON CARÁCTER SUBSIDIARIO, Y PARA EL CASO DE QUE NO PROSPERASE, EN DEFINITIVA, EL VICIO DE INCOMPETENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO PARA PRACTICAR EL DESLINDE, SE ALEGA QUE ÉSTE DEBERÁ LIMITARSE A SEÑALAR LA LÍNEA CORRESPONDIENTE A

LA SERVIDUMBRE DE TRANSITO, puesto que, con arreglo al art. 43.6 del Reglamento de la LC, no es procedente señalar línea alguna de servidumbre de protección, ni en las parcelas colindantes con los canales interiores, ni en las parcelas colindantes con el río Grao, por las razones apuntadas en el apartado anterior, por no alcanzar a dicho río, a la altura de la entrada de los canales interiores de la urbanización, las olas en los mayores temporales conocidos, ni se hacen sensibles a dicha altura las mareas.

En resumen, en el improbable caso de que la competencia para fijar el deslinde de las servidumbres legales fuera de la Administración del Estado, ésta debería limitarse a fijar la servidumbre de tránsito de seis metros en relación con todos los terrenos de la urbanización marítimo-terrestre, incluidos los bañados por el Río Grao a la altura exclusivamente fluvial de éste, esto es, donde no se hacen sensibles las mareas y donde no han alcanzado las olas en los mayores temporales conocidos.

CUARTA.- Que no considera procedente, en derecho, el deslinde a que se refiere el plano provisional que figura en el expediente de deslinde de la marina y urbanización marítimo terrestre de Santa Margarita de Roses.

QUINTA.- Subsanan el error cometido al fijar la servidumbre de protección de 100 metros en el tramo final del Río Gran o Gran Canal.

En Roses, a dieciseis de mayo de 2008.

La Alcaldesa

Magda Casamitjana Aguilà

SR. JEFE DEL SERVICIO PROVINCIAL DE COSTES EN GIRONA





Ajuntament de Roses
Secretaria General

Plaça Catalunya, 12
17480 Roses
Tel. 972 252 400
Fax 972 152 605
informacio@roses.es
www.roses.es

