

Suplemento de Notificaciones

ESTADO

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE LA COSTA Y EL MAR. Anuncio de notificación de 18 de enero de 2021 en procedimiento de deslinde, aprobado por la O.M. de 14 de enero de 2021, del tramo de unos diez mil ochocientos cuarenta (10.840) metros de la Urbanización marítimo-terrestre de Santa Margarita, término municipal de Roses (Girona). Ref. DES01/08/17/0003.

ID: N2100040809

Para todos los interesados en el expediente, los que son desconocidos, aquellos de los que se ignora el lugar de notificación y a los que, intentada la notificación no se ha podido practicar, de acuerdo con lo establecido en el artículo 44 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se procede a notificar la Orden Ministerial especificada:

" RESOLUCIÓN

Visto el expediente instruido por el Servicio de Costas de este Departamento en Girona relativo al deslinde del dominio público marítimo-terrestre del tramo de unos diez mil ochocientos cuarenta (10.840) metros de la Urbanización marítimo-terrestre de Santa Margarita, término municipal de Roses (Girona).

ANTECEDENTES:

I) Por O.M. de 5 de febrero de 2010 se aprobó el deslinde de los bienes de dominio público marítimo-terrestre del tramo de unos trece mil setecientos noventa y uno (13.791) metros, en la Marina Interior de Santa Margarita-río Grao, en los términos municipales de Roses y Palau-Saverdera (que comprende aproximadamente los tramos entre los vértices 1 a 478 y 514 a 1113 de la propuesta de este expediente).

Por O.M. de 10 de junio de 2011, se aprobó el deslinde del tramo de costa de comprendido entre la playa de Santa Margarita y el río Grao (frente de la Urbanización Santa Margarita), en el término municipal de Roses (vértices 11 a 20 de la propuesta de este expediente)

Por O.M. de 18 de noviembre de 2011 se declaró, a efectos de aplicación de lo establecido en la disposición transitoria cuarta.2 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, que en el ámbito de la Marina de Santa Margarita, existía una localización alternativa de la servidumbre de tránsito resultante del deslinde aprobado por O.M. de 5 de febrero de 2010, salvo en los tramos comprendidos entre los vértices N-102 a N-123 y N-480 a N-513, por los viales y accesos municipales que se representan en el plano fechado el 13 de octubre de 2011, suscrito por dos técnicos municipales.

II) La Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, introdujo significativas modificaciones en lo referente a la delimitación del dominio público marítimo-terrestre en el ámbito de las urbanizaciones marítimo terrestres, para excluir del mismo aquellas

áreas destinadas al estacionamiento náutico que cumplieren una serie de condiciones. Esta modificación afecta a la urbanización marítimo-terrestre de Santa Margarita.

III) Con fecha 12 de noviembre de 2018, el Servicio de Costas en Girona remitió a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (actual Dirección General de la Costa y el Mar) una propuesta para la revisión del deslinde del dominio público marítimo-terrestre, entre los vértices 11 del deslinde aprobado por O.M. de 10 de junio de 2011 y el 478 del aprobado por O.M. de 5 de febrero de 2010. Se solicitaba que se autorizase la incoación de expediente de deslinde según lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 22/1988, de 28 de julio, y segunda del Reglamento General de Costas, aprobado por R.D. 876/2014, de 10 de octubre.

IV) Por resolución de 30 de noviembre de 2018 de la, entonces, Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, se autorizó al Servicio de Costas en Girona la incoación del expediente.

Con fecha 30 de enero de 2019, se dictó la providencia de incoación del expediente de deslinde por el Servicio Provincial de Costas de Girona.

La providencia de incoación se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia (el día 7 de febrero de 2019), en el Tablón de Anuncios del Servicio de Costas, en la sede electrónica del Ministerio y en un diario de los de mayor circulación de la zona (El Punt Avui, el 8 de febrero de 2019), para que en el plazo de un mes pudiese comparecer cualquier interesado, examinar los planos y formular alegaciones

Durante el período de información pública, se presentaron las siguientes alegaciones:

- Inmobiliaria Camo, S.L. solicitaba la modificación del deslinde del dominio público marítimo-terrestre propuesto hacia el exterior entre los vértices 94 y 99 (Port Sandra), 222 y 234 (Port Salines), 333 y 344 (Port Rodó), 360 y 372 (Port Joan), 618 y 516 (Cap Ponent), y el área denominada como Port Canadell.

- Marina Bahía de Roses, S.L., solicitaba el desplazamiento hacia el exterior del deslinde entre los vértices 579 y 591 (Cap LLevant), para abarcar la totalidad del área destinada a estacionamiento náutico.

- D. Joan Bataller Danés indicaba que la finca objeto de su alegación, situada en el área de Port Canadell (fuera del ámbito del deslinde) debe ser considerada de titularidad privada y como parte de la urbanización marítimo-terrestre, siéndole, en tal caso y según el alegante, de aplicación la disposición adicional décima de la ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y lo dispuesto en la disposición transitoria 3ª de la ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas para la servidumbre de protección.

V) Con fecha de 1 de febrero de 2019 se solicitaron informes a la Generalitat de Catalunya (Servei de Gestió del Litoral, del Departament de Territori i Sostenibilitat) y al Ayuntamiento de Roses, así como a este último, la suspensión cautelar del otorgamiento de licencias de obra en el ámbito afectado por el deslinde.

- El Servei de Gestió de Litoral de la Generalitat de Catalunya indicó que se podrían estar excluyendo del dominio público marítimo-terrestre algunas aguas navegables y que, por tanto, podría no serles de aplicación la disposición adicional décima de la Ley de Costas. En particular, se mencionan los tramos entre los vértices 444 y 432, entre 591 y 579, entre 679 y 681 y entre 771 y 803.

- El Ayuntamiento de Roses solicitó el mantenimiento del deslinde previo del dominio público marítimo-terrestre, aprobado en 2010, en la parcela situada entre los vértices 579 y 591 (Cap LLevant).

VI) Con fecha 1 de febrero de 2019 se remitió al Registro de la Propiedad de Roses nº1 la relación de interesados junto con los planos de deslinde, interesando la certificación de dominio y cargas de las fincas inscritas a nombre de los propietarios

incluidos en la relación que se le adjuntaba, y la nota marginal a la que se refiere el artículo 21.3 del Reglamento General de Costas, en el folio de las fincas que se indicaba.

Tras haberle sido prorrogado el plazo para la presentación de los documentos teniendo en cuenta el elevado número de fincas e interesados afectados, el Registro de la Propiedad de Roses nº1 presentó con fecha 3 abril de 2019 la documentación solicitada.

VII) Los interesados fueron citados para la realización del acto de apeo. La convocatoria se publicó también en el Boletín Oficial del Estado de 12 de abril de 2019. El acto de apeo tuvo lugar el día 7 de mayo de 2019 en presencia de los representantes del Servicio Provincial de Costas de Girona, de la Generalitat de Catalunya, del Ayuntamiento de Roses y de los interesados que asistieron al mismo. Se reconoció el tramo a deslindar y se observaron los puntos que delimitaban provisionalmente los bienes de dominio público marítimo-terrestre, levantándose la correspondiente Acta.

Tras dicho acto, se abrió un plazo de quince días para la presentación de alegaciones, registrándose las siguientes:

- El Ayuntamiento de Roses solicitó información sobre la posible existencia de ubicación alternativa de la servidumbre de tránsito y la motivación de que el ámbito del deslinde abarcase la zona al oeste del río Grao (Port Canadell), en su margen izquierda. Solicitaba también que se desplazase el deslinde hacia el interior en la parcela entre los vértices 579 y 591 (Cap LLevant) y que se aplicase los mismos criterios en todo el ámbito de la Urbanización para la exclusión de parcelas de estacionamientos náuticos del dominio público marítimo-terrestre.

- Inmobiliaria Camo S.L (94-99, 222-234, 333-344, 360-372, 516-618 y el área denominada como Port Canadell) y D. Joan Bataller Danés (Port Canadell) y Marina Bahía de Roses S.L. (579-591), reiteraron sus alegaciones de la fase de información pública.

- D. José María Domato Castrillón y otros treinta y siete alegantes, con escritos y argumentos similares, presentaron alegaciones de carácter general, relativas a la legalidad del deslinde, y solicitaron, esencialmente, el restablecimiento del deslinde de zona marítimo-terrestre aprobado en el año 1964.

- Boats Mediterrani, S.L (127 a 129), Comunidad de Propietarios Symar (254 a 258), D. Thierry Champetier (vértices 530 a 533) y solicitaron la modificación del deslinde hacia el exterior.

VIII) Tras revisar la documentación general del expediente, se modificó la delimitación, hacia el exterior, entre los vértices 94-99 y 222-234 para adaptar la delimitación al límite del canal navegable, excluyendo estacionamientos náuticos.

IX) En junio de 2020 el Servicio de Costas en Girona remitió a la Dirección General de la Costa y del Mar el expediente, para su ulterior resolución.

El expediente incluye el proyecto de deslinde, fechado en marzo de 2020 y contiene los apartados siguientes:

a) Memoria, que contiene entre otros los siguientes apartados:

Resumen de actuaciones de deslinde.

Documentación fotográfica.

Estudio del Medio Físico e informe justificativo de los bienes a incluir en la delimitación del dominio público marítimo-terrestre.

Alegaciones planteadas y contestación a las mismas.

Justificación de la línea definitiva de deslinde.

- b) Planos suscritos en marzo de 2020.
- c) Presupuesto estimado del amojonamiento.

X) En cumplimiento de lo establecido en el artículo en el artículo 82 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas se practicó el trámite de audiencia. Se publicó en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y se notificó al Ayuntamiento de Roses, a la Generalitat de Catalunya (Departament de Territori i Sostenibilitat, Servei de Gestió del Litoral), y al resto de los interesados en el expediente. Igualmente, se publicó en el Boletín Oficial del Estado de fecha 18 de agosto de 2020, a los efectos previstos en el artículo 44 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En este trámite se presentaron las siguientes alegaciones:

- Ayuntamiento de Roses, que solicitaba que se informase sobre si la ubicación alternativa de la servidumbre de tránsito resultante de a O.M. de 18 de noviembre de 2011 está vigente y debe seguir en vigor para todas aquellas parcelas que lindan con el río Grao. También solicita que se incluya en dominio público marítimo-terrestre la parcela frente a los vértices 579-591 y, en relación con la delimitación en diversos tramos (95-100, 432-444, 679-681, 771-803) realizaba diversos comentarios, relativos a si coinciden o no con las parcelas catastrales, y se se ajustan a la delimitación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1993 o si son de propiedad privada según su criterio.

- Joan Bataller (Cap Canadell), Inmobiliaria Camo, S.L. (333-344, 360-372 y 514-619), Comunidad de Propietarios Symar (254-258), reiteraron sus alegaciones previas.

- D. Alain Bourgoïn y D. Javier Sala i Aragó. y 17 interesados más, solicitaron que la urbanización se “desafectase” ya que no tiene las características de dominio público marítimo-terrestre y que el deslinde se ajustase en la zona de la desembocadura del Grao al anterior de 1964. D. Alain Bourgoïn, además de lo anterior exponía que no había sido notificado en la audiencia y el Sr. Sala solicitaba construir a 6 m del río Grao en su parcela

- Dña. Anne-Marie Therese Pàquerette Cerezo Bleuzet (1076-1077) solicitaba que se desplace el deslinde hacia el exterior para no incluir en el demanio el amarre de su vivienda, y que se suprima la servidumbre de tránsito.

El Servicio de Costas en Girona remitió a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, en noviembre de 2020, la documentación relativa a las actuaciones practicadas así como las alegaciones presentadas y un informe sobre las mismas, fechado el 9 de noviembre de 2020. En este informe proponía la desestimación de las alegaciones presentadas excepto la municipal, relativa a la delimitación entre los vértices 579-591, que proponía aceptar, modificando el deslinde hacia el interior, recogiendo toda la lámina de agua y haciéndolo coincidir con el aprobado por O.M. 5 de febrero de 2010. El Servicio de Costas remitió además nuevo plano de la colección de escala 1/1000, numerado 6 de 6, fechado en noviembre de 2020 para sustituir al de la misma numeración del proyecto, donde reflejaba esta modificación.

CONSIDERACIONES:

1) Examinado el expediente y el proyecto de deslinde, se considera correcta la tramitación del mismo y conforme con lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y en el Reglamento General de Costas.

En el presente expediente, a efectos del cómputo del plazo de 24 meses previsto en el artículo 12.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, es de aplicación la suspensión general de plazos administrativos entre el 14 de marzo y el 1 de junio de 2020, según se

establece en la disposición adicional 3 del R.D. 463/2020, de 14 de marzo (BOE del 14 de marzo), para la fecha de inicio de la suspensión, y la resolución de 20 de mayo de 2020 del Congreso (BOE del 23/05), para la de finalización.

No puede admitirse que se haya incurrido en el defecto formal en la tramitación al que se refiere D. Alain Bourgoïn (falta de notificación del trámite de audiencia), porque consta en el expediente certificado emitido por el Servicio de Correos, de dos intentos de notificación, en la dirección del interesado que figura en la ficha catastral, siendo los resultados "Ausente" y "Dirección incorrecta". Y además, con fecha 18 de agosto de 2020, se publicó en el Boletín Oficial del Estado en el Suplemento de Notificaciones nº 222, el Anuncio del procedimiento de Audiencia en el expediente de deslinde de acuerdo con lo establecido en el artículo 44 de Ley 39/2015, de 1 de octubre. Pero, aunque admitiéramos que existiera un defecto formal en la práctica de este trámite, este defecto no ha imposibilitado al interesado el conocimiento de lo actuado ni ha causado indefensión, como lo acredita la presentación de las alegaciones contra el deslinde. Por tanto, debe desestimarse esta alegación, por aplicación de la doctrina del Tribunal Supremo, manifestada, por ejemplo, en la sentencia de este Tribunal, Sala Tercera, Sección 5, de 7 de Noviembre del 2006 (Recurso: 334712003) que, con relación a las pretendidas irregularidades procedimentales en un procedimiento de deslinde, sostiene que las irregularidades solo pueden comportar "la anulabilidad del acto administrativo que se recurre si dicha circunstancia hubiera situado a la parte recurrente en una situación de indefensión, conviene recordar, a estos efectos, que para que un vicio invocado pueda tener eficacia invalidante es necesario que carezca de los requisitos formales indispensables para alcanzar su fin o de lugar a la indefensión de los interesados, tal y como dispone el artículo 63.2 de la Ley 30/1992. Pues bien, para que la indefensión comporte la nulidad del acto recurrido, es imprescindible que no se trate de meras irregularidades procedimentales, sino de defectos que causen una situación de indefensión de carácter material, no meramente formal, esto es, que la misma haya originado al recurrente un menoscabo real de su derecho de defensa causándole un perjuicio real y efectivo (SSTC 21211994, de 13 de julio; 89/1997, de 5 de mayo; 78/1999, de 26 de abril, entre otras), lo que no concurre en este caso, razones las anteriores que conllevan que el presente recurso deba ser desestimado".

2) Para las urbanizaciones marítimo-terrestre, la disposición adicional décima de la Ley 22/1988, de Costas, establecida por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, ha introducido una novedad con respecto al deslinde en la legislación anterior. Estas urbanizaciones las define la ley como: "los núcleos residenciales en tierra firme dotados de un sistema viario navegable, construido a partir de la inundación artificial de terrenos privados" y desarrolla en la disposición adicional segunda.2 del Reglamento General, que añade: "El sistema viario deberá estar constituido por un canal principal y una serie de al menos seis canales secundarios. A estos efectos, se considerará canal cuando dé acceso a estacionamientos náuticos individuales o colectivos de la misma urbanización."

Según el apartado 3 de la disposición adicional décima mencionada: "La realización de las obras para construir los canales navegables de la urbanización marítimo-terrestre que dan lugar a la invasión por el mar o por las aguas de los ríos hasta donde se hagan sensible el efecto de las mareas, de terrenos que antes de dichas obras no sean de dominio público marítimo-terrestre..., producirán los siguientes efectos:

a) El terreno inundado se incorporará al dominio público marítimo-terrestre. No obstante, no se incluirán en el dominio público marítimo-terrestre los terrenos de propiedad privada colindantes a la vivienda y retranqueados respecto del canal navegable que se destinen a estacionamiento náutico individual y privado. Tampoco se incorporarán al dominio público marítimo-terrestre los terrenos de titularidad privada colindantes con el canal navegable e inundados como consecuencia de excavaciones, que se destinen a estacionamiento náutico colectivo y privado..."

Y la disposición adicional segunda de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, establece que “la Administración General del Estado deberá proceder a iniciar la revisión de los deslindes ya ejecutados y que se vean afectados como consecuencia de la aprobación de la presente Ley.”

Por tanto, el objeto del deslinde se corresponde con los terrenos inundados como consecuencia de la construcción de la infraestructura correspondiente a la urbanización marítimo-terrestre denominada Santa Margarita, obras ejecutadas en su mayor parte en las décadas de los años 60 y 70 del siglo pasado. Y este deslinde se realiza para adaptar los tramos del deslinde aprobado por O.M. de 5 de febrero de 2010 y de un pequeño tramo del deslinde contiguo aprobado por O.M. de 10/06/2011, hasta llegar al límite de la urbanización con la playa, ya en la bocana, de forma que los canales navegables de la urbanización se mantienen en el demanio, excluyéndose del dominio público todos los estacionamientos náuticos de carácter privado que cumplen las condiciones establecidas en la normativa (sean individuales o colectivos). También supone la aplicación de lo establecido por la disposición adicional décima de la Ley de Costas en cuanto a la supresión de la servidumbre de tránsito.

A efectos de determinar el ámbito de la urbanización, al que le sería aplicable lo señalado, el presente expediente se refiere únicamente a la zona urbana en 1988 (identificada para los deslindes practicados en 2010 y 2011), en la margen izquierda del Grao, que tiene una morfología de Urbanización Marítimo-Terrestre, con un sistema viario navegable, con canales que dan acceso a estacionamientos náuticos individuales o colectivos de la misma urbanización. No se incluye en este ámbito, en consecuencia, la margen derecha del río Grao, ya que en esa margen se dan dos circunstancias que hacen que la modificación del deslinde no sea procedente por aplicación de las disposiciones previstas en la Ley 2/2013, de 29 de mayo para las urbanizaciones marítimo-terrestres existentes en 2013:

- No se ha ejecutado excavación para ampliar la zona inundable, de forma que no se cumple un requisito básico: que se hayan realizado obras que den origen a la invasión por el mar en esta zona, es decir no se ha producido inundación artificial de terrenos privados y no se ha alterado el margen natural de la ribera del Grao, por lo que no sería procedente la modificación del límite interior del demanio.

- Tampoco sería procedente la modificación de la anchura de las zonas de servidumbre de tránsito y protección o la supresión de alguna de ellas. La Audiencia Nacional, con su sentencia firme de 4 de noviembre de 2013 (recurso contencioso-administrativo número 768/2010), declaró conforme a derecho el deslinde en esa zona (en particular el señalamiento de la anchura de 100 metros para la servidumbre de protección), indicando “A pesar de dicha pericia considera esta Sala, al igual que entiende la Administración, que la información que se extrae de tales planos y fichas catastrales aportadas no sirven para constatar y acreditar la clasificación como urbanos de los terrenos del pleito a la fecha de entrada en vigor de la Ley de Costas. Así, además de que en ellos ni siquiera se indica desde qué fecha tienen la referida clasificación, en cualquier caso, la calidad y escala de la imagen que figura en los repetidos planos y leyendas contenidas en los mismos, tampoco hace posible concluir, y en definitiva considerar probada, tal clasificación urbana de la indicada zona.” Este asunto, en consecuencia, es cosa juzgada, no susceptible de revisión.

De esta manera, cabe concluir que en la margen derecha del Grao no existen terrenos que formen parte de la propia urbanización marítimo-terrestre, entendida ésta como la define la legislación de costas, pues no se han ejecutado obras que supongan la inundación de los terrenos, ni puede admitirse que la clasificó urbanística en 1988 fuera urbana o urbanizable programada con plan parcial vigente –clasificación que quedó probada en la margen izquierda- y, además, la modificación de dicha clasificación con posterioridad, debe respetar las limitaciones de la legislación de costas, es decir, no puede suponer la disminución de la anchura de la servidumbre de protección, conforme

indica el apartado primero de la Disposición Transitoria Tercera de la ley 22/1988 de Costas: “Las posteriores revisiones de la ordenación que prevean la futura urbanización de dichos terrenos y su consiguiente cambio de clasificación deberán respetar íntegramente las citadas disposiciones.”

Por lo anterior, las alegaciones de D. Joan Bataller Danés y Inmobiliaria Camo, S.L., en la zona de Port Canadell, no pueden estimarse, ya que no afectan a este expediente por referirse a un tramo fuera del ámbito del mismo, según lo razonado anteriormente.

3) El estudio de medio físico del ámbito al que se refiere el deslinde, se encuentra en el expediente de deslinde aprobado en 2010 (referencia DES01/07/17/0001), y la delimitación que ahora se aprueba, en cuanto a la naturaleza física de los terrenos, no requiere mayor aporte probatorio ya que esta justificación está confirmada por una treintena de sentencias firmes de la Audiencia Nacional, todas ellas favorables al deslinde (por ejemplo las de fechas 28/09/2012, 30/04/2013, 30/05/2013 o 29/07/2013, entre muchas).

En efecto, ese expediente contiene un Estudio del Medio Físico, (Anejo 7 de la Memoria del proyecto de deslinde, de diciembre de 2008) que describe el tramo como antropizado, con la configuración de una marina. Los estudios se centraron en definir la poligonal que delimitaba el alcance de la lámina de agua en la máxima pleamar. Se realizaron prospecciones iniciales de campo, trabajos de replanteo, trabajos fotográficos, el cálculo de la cota de inundación, análisis de salinidad...

Las sentencias de la Audiencia Nacional reconocieron “los citados valores de salinidad evidencian una penetración marina a través del río Grao que comunica directamente con el mar y con los canales de la urbanización, por lo que penetra el fluo y refluo mareal ya que la cota del fondo de los canales debido a la reaización de obras de infraestructura de la marina es inferior a la cota de la bajamar máxima viva equinoccial.” (sentencia de 8 de diciembre de 2011, rec. 270/2010).

Dado que la reforma de la ley de 2013, en relación con el artículo 3 de la Ley de Costas no afecta a este deslinde[A1], la delimitación que ahora se aprueba, se ciñe a excluir los estacionamientos náuticos privados, retranqueados con respecto al canal, de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 22/1988, de 28 de julio.

Según lo señalado se aprueba una delimitación definida en los planos 1 a 5 fechados en marzo (planos 1 a 5) y noviembre de 2020 (plano 6), que mantiene la numeración de los vértices originales del deslinde aprobado por la O.M. 5/02/2010 si no son modificados e intercala nuevos vértices con la denominación P-número, consecutivos en cuanto a numeración con los originales, si son necesarios para definir la poligonal hacia el exterior o bien se corresponde con el ámbito del deslinde aprobado por la O.M. de 10/06/2011. La justificación del cumplimiento de los criterios a los que se refiere disposición adicional décima de la Ley 22/1988, de 28 de julio y segunda del Reglamento General de Costas se encuentra en el proyecto de deslinde de marzo de 2020, complementado con el informe de noviembre de 2020, que se mencionan en los Antecedentes IX y X.

La poligonal del deslinde, en consecuencia resulta la siguiente:

-Tramos de la margen izquierda del río Grao: Vértices 1 a 11, 278 a 299, 436 a 478, 587 a 619, 910 a 946, 961 a 970 y 1042 a 1089, corresponden a situar la línea de deslinde en el límite de la línea de pleamar máxima viva equinoccial, por la margen del Grao, sitio donde se hace sensible el efecto de las marea, por lo que se corresponde con la zona marítimo-terrestre, e acuerdo con lo establecido en el artículo 3.1.a de la Ley de Costas.

-Tramos de los canales: Vértices 11 a 278, 299 a 436, 514-587, 619 al 910, 946 al 961 y 970 al 1042 y 1092 al 1113 en los que los terrenos reúnen las características a las

que se refiere el artículo 4.3 de la Ley de Costas, al tratarse de terrenos invadidos por el mar con ocasión de las obras de construcción de la marina de Santa Margarita.

Los tramos en los que se ha modificado los deslindes aprobados por OO.MM. de 5/02/2010 y 10/06/2011, para excluir los estacionamientos náuticos privados, retranqueados con respecto al canal, de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 22/1988, de 28 de julio, son los siguientes: P1 a 5, 6-11, 12-17, 18-21, 22-25, 26-33, 34-40, 41.44, 45-50, 51-54, 55-58, 59-64, 65-73_1, 73_2-82, 86-93, 94-99, 127-129, 130-133, 134-145, 146-152, 153-158, 159-162, 163-168, 173-178, 179-184, 184-188, 189-196, 201-204, 205-221, 222-234, 236-239, 270-273, 278-292, 303-308, 309-312, 313-316, 317-320, 324-332, 333-342, 345-360, 363-368, 372-376, 377-400, 401-412, 416-448, 450-453, 454-458, 459-467, 468-471, 472-475, 476-478, 518-523, 526-529, 534-536, 541-547, 553-556, 557-560, 561-568, 569-572, 573-576, 593-600, 601-604, 605-608, 609-614, 615-618, 625-638, 642-649, 650-653, 654-659, 660-P662, 667-670, 679-681, 682-687, 689-694, 695-698, 703-708, 709-712, 713-720, 721-724, 742-P747, 748-755, 756-P758, 771-803, 804-807, 808-811, 815-822, 827-830, 832-838, 839-842, 843-846, 847-850, 851-856, 857-860, P870-873, 874-879, 880-883, 884-891, 892-895, 898-901, 904-909, 911-914, 915-918, 919-925, 928-934, 935-940, 941-946, 1037-1040 y 1078-1081.

4) Respecto al régimen de servidumbres legales, hay que distinguir los tramos de deslinde que se encuentran en la ribera del Grao, de aquellos otros que se corresponden con límites de canales excavados.

Para los tramos de deslinde que se encuentran en la ribera del Grao, es de aplicación el régimen general de las servidumbres establecido en los artículos 23, 27 y disposición transitoria tercera de la Ley de Costas.

Para los excavados, es de aplicación lo establecido en el apartado 3 de la disposición adicional décima de la Ley 22/1988, de Costas: "La realización de las obras para construir los canales navegables de la urbanización marítimo-terrestre que dan lugar a la invasión por el mar o por las aguas de los ríos hasta donde se hagan sensible el efecto de las mareas de terrenos que antes de dichas obras no sean de dominio público marítimo-terrestre, ni estén afectadas por la servidumbre de protección, producirán los siguientes efectos: ... b) La servidumbre de protección preexistente con anterioridad a las obras mantendrá su vigencia. No se generará una nueva servidumbre de protección ni de tránsito, en torno a los espacios inundados".

Y el apartado 4.c, 5 y 9.c de la disposición adicional dos del Reglamento General de Costas, relativos también a las urbanizaciones marítimo-terrestres:

"4.c) El instrumento de ordenación territorial o urbanística deberá garantizar a través de viales el tránsito y acceso a los canales en la forma que se establece en el apartado siguiente (disposición adicional décima, 3, de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

5. El instrumento de ordenación territorial o urbanística deberá garantizar la existencia de:

a) Acceso público a los canales al menos cada 100 metros, con una anchura mínima de 3 metros.

b) Tránsito peatonal y rodado, paralelo al canal, en una anchura no inferior a 3 metros colindantes con la lámina de agua...

9. En las urbanizaciones marítimo-terrestres existentes a la entrada en vigor de la Ley 22/1988, de 28 de julio, se tendrá en cuenta lo siguiente:

c) Las distancias establecidas en el apartado 5 para el acceso público y el tránsito podrán variarse en aquellos casos en que la exigencia de estas distancias supusiera una división de las fincas urbanas edificadas."

Por tanto, no se genera servidumbre de protección ni de tránsito en torno a los canales excavados inundados, ya que ésta no existía con anterioridad a la realización de las obras de construcción de la urbanización, si bien se mantienen las servidumbres de tránsito y de protección en el ámbito de la ribera izquierda del Grao, como en el deslinde de 2010, siendo esta última acorde a la clasificación urbanística existente a la entrada en vigor de la ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas en el citado deslinde.

Con este criterio, las zonas de servidumbre de tránsito y protección son las que figuran en los planos que se aprueban, de forma que, aproximadamente, entre los vértices 1 a 11, 278 a 299, 436 a 478, 587 a 619, 910 a 946, 961 a 970 y 1042 a 1089 la servidumbre de tránsito tiene anchura de 6 metros y la de protección 20 metros (suelo urbano Marina de Santa Margarita).

No puede atenderse, en consecuencia, la solicitud de Dña. Anne-Marie T. Pàquerette Cerezo sobre la supresión de la servidumbre de tránsito en la inmediación de la ribera del Grao (1076-1077). En esta zona, donde no existe retranqueo alguno con respecto a la ribera natural del Grao, se mantiene la misma anchura para las servidumbres de tránsito y protección que la señalada en el deslinde anterior (la O.M. de 5 de febrero de 2010), ya que la modificación legislativa que motiva la realización de este deslinde, no afecta a la ribera de mar "natural", como es el caso, que se adapta estrictamente a lo establecido en el artículo 3.1.a de la Ley de Costas.

No es objeto de este expediente la alegación del Sr. Sala, que solicita construir en zona de servidumbre de protección, ni es competencia de esta Administración (art. 49 del Reglamento General de Costas).

Sobre la solicitud del Ayuntamiento relativa a información de si persiste la validez de la O.M. de 18 de noviembre de 2011, hay que indicar lo siguiente:

La disposición adicional segunda.5 del Reglamento General de Costas, establece que el instrumento de ordenación territorial o urbanística deberá garantizar la existencia de "tránsito peatonal y rodado, paralelo al canal, en una anchura no inferior a 3 metros colindantes con la lámina de agua" y la disposición transitoria 14. 5 del mismo Reglamento establece, para que puedan autorizarse determinadas obras en edificaciones que ocupan zona de servidumbre de tránsito que "se considerará que la servidumbre de tránsito queda garantizada si se encuentra total y permanentemente desocupada en al menos tres metros de anchura desde la ribera del mar, con un gálibo libre en altura de, al menos, 3 metros, de tal forma que, además del paso público peatonal, quede también garantizado el de los vehículos de vigilancia y salvamento. Ante imposibilidad justificada de lo anterior, podrá admitirse una localización alternativa de la servidumbre, con la misma anchura mínima libre anterior, lo más cercana posible a la ribera del mar..."

Teniendo en cuenta estas disposiciones, se considera que la O.M. de 18 de noviembre de 2011 citada, que se refiere a una declaración de existencia de tránsito alternativo, según una propuesta municipal para todo el ámbito de Santa Margarita, permanece vigente hasta que, en cumplimiento de la disposición adicional segunda.5 del Reglamento se apruebe el instrumento de ordenación que establezca, en su caso, otra diferente, a los mismo efectos.

5) En cuanto al resto de las alegaciones presentadas relativas a la delimitación del dominio público marítimo-terrestre, ya han sido contestadas extensamente en el proyecto de deslinde y en el informe de noviembre de 2020 que se menciona en el Antecedente X, que se dan por reproducidos. No obstante en esta consideración y en la siguiente se realiza una sucinta exposición de la motivación para la aceptación o no de las mismas.

La alegación realizada por numerosos interesados (como por ejemplo, D. José María Domato Castrillón, D. Alain Bourgoïn y D. Javier Sala i Aragón) de que se mantenga el deslinde de los años 60, no puede admitirse. Hay que tener en cuenta que la delimitación

aprobada por Orden ministerial de 5 de febrero de 2010., es un deslinde firme y que este deslinde se realiza exclusivamente a los efectos de adaptarse a lo establecido en las disposición adicional décima de la Ley de Costas, excluyendo del demanio estacionamientos náuticos privados, en una zona donde ya se ha probado que hay bienes de dominio público marítimo-terrestre que forman parte de la ribera de mar "natural", en las inmediaciones del Grao, y que hay bienes de dominio público marítimo-terrestre que han pasado a ser demaniales como consecuencia de la ejecución de unas obras de excavación, para dar acceso a una urbanización marítimo-terrestre, todo ello, más al interior del deslinde de 1964. Estas pruebas se contienen en el expediente que fue objeto de aprobación por la O.M. de 2/05/2010, y numerosas sentencias judiciales firmes (por ejemplo, la de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, de 17/04/2014, o las de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 28/09/2012, 30/04/2013, 30/05/2013 o 29/07/2013, entre muchas) han señalado que prueban al existencia de terrenos demaniales no incluidos en el deslinde de 1964.

6) Con carácter general puede decirse que la metodología seguida para la realización de este deslinde, del que hay que admitir su especial complejidad por la especificidad del mismo y la ausencia de precedentes (es uno de los dos únicos deslindes en los que se entiende de aplicación en la actualidad la disposición décima de la Ley 22/1988, de 28 de julio y, además, se trata de una urbanización que ya se encontraba construida a la entrada en vigor de la Ley 22/1988, de 28 de julio) ha sido la siguiente:

A) Comprobar que se trata de una urbanización marítimo-terrestre por contar con un canal principal y seis canales secundarios. El canal principal lo constituye el tramo final del río Grao, pues su margen izquierda fue sensiblemente alterada con el proceso de urbanización, adaptando su ribera y construyendo los canales que desembocan en ella, y cuenta con acceso a estacionamientos náuticos según dispone la Disposición Adicional 2ª del Reglamento General de Costas, contando con un número suficiente de canales secundarios para cumplir esta condición legal. Por tanto, esta condición no requiere mayor fuerza probatoria al resultar evidente.

B) Verificar la naturaleza privada de los terrenos que fueron inundados, para la realización de la urbanización marítimo-terrestre, realizada en la margen izquierda del río Grao. Esto queda probado en el apartado de antecedentes del proyecto y en sus anejos, que forman parte del presente expediente. Las fincas matrices iniciales, cuya primera inscripción en los tres casos data del siglo XIX -inclusive previos a la entrada en vigor de la ley de Puertos de 7 de mayo de 1880-, antes de la construcción de la urbanización marítimo-terrestre son:

Finca registral número 579 inscrita en el Registro de la Propiedad de Roses número 2, provincia de Girona, código registral único 17020000529097

Finca registral número 4135, denominada como Salatar y siendo la finca principal de entre las que componen estos terrenos, inscrita en el Registro de la Propiedad de Roses número 1, provincia de Girona, siendo los asientos practicados los siguientes:

Inscripción 1ª de Agrupación a favor de Miguel Mateu Plà

Inscripción 2ª de Resto a favor de Miguel Mateu Plà

El carácter privado de esos terrenos fue reconocido por la Administración en diversas ocasiones. Así, en el informe de la Asesoría Jurídica del (entonces) Ministerio de Obras Públicas, en febrero de 1965, donde se reconoce la titularidad privada de dichos terrenos en las fincas denominadas 1ª, 2ª y 3ª, con motivo de la realización del deslinde de la zona marítimo terrestre de dicha área (aprobada por Orden Ministerial de 31 de octubre de 1964), o la Orden Ministerial de 14 de noviembre de 1966, con similares conclusiones. Posteriormente, se han producido algunas alteraciones de la titularidad,

como la adjudicación de la titularidad de los terrenos por herencia a la hija de D. Miguel Mateu Plá, a mediados de los años setenta, o las segregaciones parciales con motivo de la venta de parcelas de los terrenos originarios. De cualquier manera, a efectos de la práctica de este deslinde, está probada la titularidad privada previa a la inundación de los terrenos.

La condición de que los terrenos sean de propiedad privada antes del inicio de las obras, es una condición necesaria pero no suficiente para permitir excluir del dominio público marítimo-terrestre inundados artificialmente. Esto se hace constar aquí porque, en gran parte de las alegaciones se refieren los interesados a que algunos terrenos o láminas de agua que no se excluyen del demanio en esta resolución, son de propiedad privada -según entienden ellos mismos- al tener inscripciones de dominio privado en el Registro de la Propiedad en la actualidad. Es el caso, por ejemplo de las alegaciones de Inmobiliaria Camo, S.L. o Marina Bahía de Roses, S.L. Pero, por sí mismas, estas alegaciones no justifican un desplazamiento del deslinde hacia el exterior, que deberá motivarse, adicionalmente, con el cumplimiento del resto de las condiciones necesarias para ello (el uso de estacionamiento náutico, el hecho de que sea una zona excavada...). Y la alegación de existencia de propiedad sobre una lámina de agua, por existir título inscrito, es absolutamente irrelevante en el caso de que nos encontremos con aguas correspondientes a la desembocadura natural del Grao, como es el caso de la alegación de Dña. Anne-Marie T. Pàquerette Cerezo (1076-1077), que debe ser desestimada, que en ese tramo el deslinde se justifica de acuerdo con lo establecido en el art. 3.1.a de la Ley de Costas según se indica en la Consideración 3 de la presente Orden y 2 de la O.M. de 5 de febrero de 2010.

Por otra parte, téngase en cuenta que, con respecto al asunto de la afectación a la propiedad particular, sentencias, como por ejemplo la del Tribunal Supremo de 20 de julio de 2005, emitida con ocasión de un recurso interpuesto contra un deslinde (recurso de casación 1056/2002), precisan, en relación con la supuesta vulneración del artículo 33 de la Constitución Española y el artículo 1º del Convenio europeo de Derechos Humanos, que «Este último motivo de casación tampoco puede prosperar porque, como esta Sala del Tribunal Supremo ha declarado en sus Sentencias de 14 de julio de 2003 (fundamento jurídico cuarto), 27 de octubre de 2003 (fundamento jurídico tercero), 30 de diciembre de 2003 (fundamento jurídico quinto 4), 27 de enero de 2004 (recurso de casación 5825/2000, fundamento jurídico quinto), 6 de abril de 2004 (fundamento jurídico segundo D) y 11 de mayo de 2004 (fundamento jurídico quinto), los titulares de derechos afectados por los deslindes practicados con arreglo a la vigente Ley 22/1988 reciben una condigna compensación con el otorgamiento de las concesiones previstas en las Disposiciones Transitorias de la propia Ley de Cotas, lo que impide entender vulnerados los artículos 9.3 y 33.3 de la Constitución, como así lo entendió el Tribunal Constitucional en su Sentencia 149/1991, de 4 de julio (fundamento jurídico octavo)». Esta doctrina es recogida, también, en numerosas sentencias dictadas por la Audiencia Nacional en relación con el deslinde aprobado el 5 de febrero de 2010 (como ejemplo en el Fundamento Sexto de la de fecha 29/07/2013, rec. 81/2012)

C) Verificar la existencia de título para la realización de las obras, hay que indicar que las obras de urbanización fueron realizándose mediante la ejecución de proyectos de urbanización a lo largo de la década de 1960, que incluían la apertura de canales, si bien se trataba de aguas interiores y todavía de titularidad privada. Esta cuestión queda aclarada en la Orden Ministerial de 30 de noviembre de 1971, por la cual se otorgó la concesión para la ejecución de las obras de “Acondicionamiento de la salida al mar de la red de canales de la urbanización de Santa Margarita”, que suponía, según el condicionado de la propia concesión, la transformación en dominio público de aquellas áreas inundadas que, hasta aquel momento, eran de titularidad privada.

D) Exigencia de que la inundación se haya producido por obras artificiales (sean terrenos que han necesitado ser excavados para ser inundables) y que el uso sea estacionamiento náutico.

La alegación de Inmobiliaria Camo relativa al tramo entre los vértices 360 y 372 (Port Joan) se desestima ya que si bien existe un retranqueo, se corresponde con un uso de rampa de acceso al canal (esta además de carácter público) que no cumple esta condición. Igualmente esto pasa con la alegación de D. Thierry Champetier, que se refiere a una rampa entre los vértices 530 a 533, y que debe desestimarse con la misma motivación.

Igualmente, sobre el cumplimiento de que la condición de que sean las obras las que den origen a la inundabilidad, hay que hacer un comentario para la delimitación en la parcela situada entre los vértices 579 y 591 (Cap Llevant), donde la delimitación finalmente no se modifica con respecto al deslinde de 2010, como se indica en el Antecedente IX. En esta zona han alegado el Ayuntamiento de Roses, Marina Bahía de Roses S.L., y diversos interesados (que se referían a la titularidad de esos terrenos) que han manifestado posiciones claramente discrepantes, ya que, mientras que el primero solicita el mantenimiento del deslinde de 2010 el segundo insta a que el deslinde libere del demanio la totalidad de la lámina de agua de la que ostenta la titularidad registral. Para adoptar la resolución, lo que se ha considerado concluyente es la revisión de las fotografías aéreas históricas, de antes de la realización de las obras de urbanización, que han permitido constatar que la parcela, que se encuentra en la confluencia del río Grao y el primero de los canales (desde la bocana) ya era inundable con anterioridad a la ejecución de las obras de urbanización. Es decir eran terrenos naturalmente inundables a los que no les sería de aplicación, por ese motivo, la disposición relativa a las urbanizaciones marítimo-terrestre.

También en la margen del Grao, se desestima la alegación de Anne-Marie T. Pàquerette Cerezo (1076-1077), ya que la morfología de la desembocadura del Grao en esta sean no ha sido afectada por la urbanización.

E) Separación de los terrenos que han sido inundados como consecuencia de la urbanización, ocupados con estacionamientos náuticos privados, retranqueados con respecto al canal, que debían ser excluidos del dominio público marítimo-terrestre, de aquellos otros terrenos ocupados con canales navegables que permanecen en dominio público marítimo-terrestre.

La sentencia del Tribunal Constitucional número 233/2015, de 5 de noviembre de 2015 estableció la constitucionalidad de la disposición adicional décima de la Ley 22/1988, de Costas, establecida por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, indicando en su Fundamento Jurídico 9 que “ En la STC 149/1991, al referirnos a los bienes incluidos en el dominio público no ya por decisión constitucional, sino en virtud de la facultad concedida al legislador para determinar qué otras categorías de bienes integran el dominio público, ya señalamos que «[a]unque esa facultad no aparece acompañada, en el art. 132.2 que la otorga, de limitación expresa alguna, es evidente que de los principios y derechos que la Constitución consagra cabe deducir sin esfuerzo que se trata de una facultad limitada, que no puede ser utilizada para situar fuera del comercio cualquier bien o género de bienes si no es para servir de este modo a finalidades lícitas que no podrían ser atendidas eficazmente con otras medidas» [fundamento jurídico 2 B)]. El legislador de 2013 ha optado por delimitar el dominio público de configuración legal en estas urbanizaciones marítimo-terrestres en los términos que figuran en el apartado 3 a) de la disposición adicional décima LC, incorporando al dominio público los terrenos que, siendo de titularidad privada, quedaran inundados, a excepción de los destinados a estacionamiento náutico individual y privado, excepción ésta que constituye la principal novedad respecto de la regulación contenida en su momento en el art. 43.6 del Reglamento de la Ley de costas de 1989. Se trata por tanto de una regulación que preserva en lo fundamental el carácter demanial de los terrenos inundados que, por su

condición de canales navegables, presentan una necesaria continuidad física con el dominio público preservado por el art. 132.2 CE al quedar en comunicación permanente con la zona marítimo-terrestre y el mar territorial, lo que los hace sensibles a los fenómenos naturales propios de la dinámica litoral...”

En esta sentencia, el Alto Tribunal entiende que el legislador, dentro de la habilitación del artículo 132 de la Constitución Española –que establece reserva legal para la definición de los bienes del demanio marítimo–, lícitamente, ha optado por incluir en este demanio aquella parte de los terrenos inundados que son necesarios para que pueda atenderse eficazmente una finalidad pública: la navegabilidad pública del sistema de canales, y permite el mantenimiento del dominio privado sobre aquellos otros terrenos con uso de aparcamiento privado, retranqueados con respecto al canal y que, por tanto, no impiden el uso natural y público de éste.

Con esta idea, y admitiendo que es aquí donde se ha presentado la mayor dificultad para la realización del deslinde, se ha discriminado la lámina de agua necesaria para la navegación pública (que debe considerarse demanial), distinguiéndola de aquellos espacios que, según la norma, deben permanecer en el dominio privado, caracterizados por dos requisitos: uso de estacionamiento náutico, y retranqueo con respecto al canal. Ya que no se han encontrado resoluciones por parte de la Comunidad Autónoma –competente en la materia– que hayan aprobado la delimitación entre lo que sería el canal navegable y las ocupaciones privativas de estacionamiento náutico, para el deslinde se ha tenido en cuenta que los canales mantengan unas alineaciones sensiblemente rectas si es posible por el trazado del canal, procurando mantener la anchura constante (de forma que los retranqueos sean claramente identificables y que se garantice suficientemente la navegabilidad pública en los canales) así como la disposición del sistema de canales del Plan General de Ordenación Urbana del año 1985 y su revisión del año 1993, aun admitiendo la dificultad de aplicación de estos criterios generales en algunos casos, dada la casuística existente.

Así, se han estimado las alegaciones de Inmobiliaria Camo, relativas a los tramos 94 a 99 (Port Sandra) y 222 a 234 (Port Salines), al comprobarse que ambas son parcelas en las que se excavó para permitir la inundación, que existe retranqueo con respecto al canal y que el uso es el estacionamiento náutico. Y, igualmente, se ha comprobado que en el tramo entre los vértices 127 a 129 donde alegó Sociedad Boats Mediterrani S.L., ya en la delimitación provisional que fue autorizada, y posteriormente en el proyecto de deslinde, y en la resolución que ahora se aprueba, la parte retranqueada con respecto al canal, ocupada por estacionamientos náuticos, no se incluye en el dominio público marítimo-terrestre, por lo que las alegaciones de esta sociedad pueden considerarse estimadas.

La alegación presentada por la Comunidad de Propietarios Symar (254-258) requería el desplazamiento del deslinde hacia el exterior, por el canal, unos 3,5 m, hasta el límite de la parcela catastral, que incluye una lámina de agua de esa anchura. No obstante, dejando aparte que la titularidad catastral no acredita plenamente la propiedad ni la cartografía catastral acredita los límites de la misma, no se observa claramente la existencia del retranqueo requerido con respecto al canal navegable para la consideración de estacionamiento náutico que da derecho a la exclusión del demanio. Y, por otra parte, para ser estacionamientos náuticos, en este caso, donde el amarre se produce en paralelo, se necesitaría una anchura superior a 3,5 m, al menos de 10 metros, de forma que cupiesen los barcos que allí amarran, como puede apreciarse de las imágenes disponibles. Esto contribuye a la idea de que la que existe en el frente de la parcela no son los estacionamientos náuticos a los que se refiere la disposición adicional 4.a del Reglamento General de Costas sino los amarres a los que se refiere el apartado 6 de la misma disposición. Consiguientemente, la alegación no puede estimarse.

En cuanto a lo manifestado por Inmobiliaria Camo, para los tramos 333 a 344 (Port Rodó) y vértices 619 y 514 (Cap Ponent), deben hacerse las siguientes consideraciones.

En Port Rodó la delimitación sigue los límites de los canales según la cartografía del PGOU de 1985 y 1993, prácticamente coincidente con la parcela catastral. Las imágenes de los vuelos de 1965 y 1968 permiten comprobar que la sean que se excluye del dominio público marítimo-terrestre al ser estacionamiento náutico, fue excavada. Por tanto, se ha comprobado el cumplimiento de lo establecido en la legislación para la delimitación en esta zona, siendo irrelevante para el deslinde que el interesado acredite que las dimensiones de la parcela registral son superiores a la catastral puesto que esta cuestión es ajena al deslinde. Y en Cap Ponent, también se desestima la alegación ya que, igualmente, en los instrumentos de planificación urbanística disponibles, e incluso en orto fotografías anteriores, se observa que el área ha formado parte siempre de las aguas navegables y no se ha podido acreditar que el uso sea de estacionamiento de embarcaciones y, por tanto, debe formar parte del dominio público marítimo-terrestre.

El informe del Servei de Gestió de Litoral de la Generalitat de Catalunya, relativo a la posibilidad de que con el deslinde se estuvieran excluyendo del dominio público marítimo-terrestre algunas aguas navegables ha sido estudiado y comentado en el proyecto de deslinde. En concreto, y para los tramos que explícitamente cita (432-444, 579-591, 579-681 y 771-803), solamente se ha modificado la delimitación en el sentido solicitado por el Servei, para incluir toda la lámina de agua, en el tramo 579-591, que ya se ha comentado anteriormente, si bien la argumentación para la modificación de esta delimitación es que estos terrenos no son inundables como resultado de unas obras, sino que ya lo eran antes de la urbanización. Para el resto de los tramos, en el Anejo 14 del proyecto de marzo de 2020, se aportan las diversas imágenes en las que se visualiza la delimitación que ahora se aprueba, y en las que se observan los canales diferenciados de los estacionamientos privados y que el canal de navegación está en todo caso en dominio público marítimo-terrestre.

7) El Servicio Jurídico de este Ministerio ha informado favorablemente

Por todo ello,

ESTA DIRECCIÓN GENERAL, POR DELEGACIÓN DE LA MINISTRA, HA RESUELTO:

I) Aprobar el deslinde del dominio público marítimo-terrestre del tramo de unos diez mil ochocientos cuarenta (10.840) metros de la Urbanización marítimo-terrestre de Santa Margarita, término municipal de Roses (Girona), según se define en los planos de escala 1/1000 suscritos por el Jefe de Servicio de Dominio Público del Servicio de Costas en Girona, en marzo de 2020, excepto el plano número 2, hoja 6, suscrito en noviembre de 2020.

II) Ordenar al Servicio de Costas de este Departamento en Girona que inicie las actuaciones conducentes a rectificar las situaciones jurídicas registrales contradictorias con el deslinde aprobado.

III) Otorgar el plazo de un (1) año para solicitar la correspondiente concesión a aquellos titulares de terrenos incluidos en el dominio público marítimo-terrestre, que pudieran acreditar su inclusión en alguno de los supuestos contemplados en la disposición transitoria primera de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

IV) De conformidad con lo previsto en apartados 4.c y 5 de la disposición adicional segunda del Reglamento General de Costas, las revisiones de los instrumentos de ordenación territorial o urbanística que afecten a esta Urbanización Marítimo-Terrestre deberán garantizar la existencia de acceso público y tránsito peatonal y rodado en las condiciones que se establecen en estos apartados y en el apartado 9.c de la misma disposición.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, los interesados en el expediente que no sean Administraciones Públicas podrán interponer con carácter potestativo recurso de reposición, en el plazo de un (1) mes, ante la Ministra para la

Transición Ecológica y el Reto Demográfico o, directamente, recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos (2) meses, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Las Administraciones Públicas podrán interponer recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos (2) meses, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, sin perjuicio de poder efectuar el requerimiento previo en la forma y plazo determinados en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Los plazos serán contados desde el día siguiente a la práctica de la notificación de la presente resolución."

A los efectos indicados en el artículo 26 del Reglamento General de Costas, los planos podrán ser consultados en las oficinas del Servicio de Costas en Girona o en la Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre de la Dirección General de la Costa y el Mar.

Madrid, 18 de enero de 2021.- El Coordinador de Área. José Ramón Martínez Cordero.