

1.13 POLITICAS TERRITORIALES Y COORDINACION ADMINISTRATIVA.

La legislación sectorial concurrente en materia de urbanismo y ordenación territorial.

Costas, Agua, Inundabilidad, Carreteras, Transporte Terrestre, Puertos, Aeropuertos, Defensa.

Introducción

COSTAS.

Legislación estatal

Determinaciones de la Ley regional 13/15 (LOTURM) en materia de costas.

AGUA.

Legislación estatal

Evaluación y gestión de riesgos de Inundación.

CARRETERAS.

Legislación estatal

Ley de carreteras de la Región de Murcia.

ORDENACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE.

Legislación estatal del sector ferroviario.

PUERTOS.

Legislación de Puertos del Estado.

Ley de Puertos de la Región de Murcia.

AEROPUERTOS

DEFENSA NACIONAL

Introducción.

De conformidad con el principio de coordinación que debe regir la administración pública, según establece el art. 103.1 de la Constitución Española, hay que considerar el conjunto de la legislación sectorial que de forma concurrente afecta a las competencias de la administración autonómica y local en el campo de la ordenación territorial y urbanística y tiene una gran incidencia en la planificación territorial y urbanística, en su gestión y en su ejecución, configurando lo que se denomina como Políticas Territoriales.

La **Ley 13/15, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia, LOTURM** en adelante, establece una clara distribución de competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, sin perjuicio de la participación de los ayuntamientos mediante el ejercicio de las competencias que le son propias y la coordinación con las competencias estatales recogidas en las leyes sectoriales.

Aunque la planificación territorial o urbanística corresponde plenamente a la Administración autonómica o local, está siempre condicionada por las previsiones, planes y programas de la Administración General del Estado en aquellos sectores de actividad y competencias que no han sido transferidos a las Comunidades Autónomas, como serían por ejemplo, el dominio público litoral (Mº competente en Medio Ambiente), los recursos hidráulicos y dominio público hidráulico (Confederación Hidrográfica, M. Ambiente), carreteras del Estado (Mº de Fomento*), sector ferroviario (Mº de Fomento*-ADIF), puertos del Estado (Mº de Fomento*- Autoridad Portuaria), aeropuertos del Estado (Mº de Fomento*-AENA) y áreas de interés para la Defensa Nacional (Mº de Defensa). Se complementa con las disposiciones autonómicas que afectan a estas infraestructuras, como son las carreteras y los puertos de la Región de Murcia.

(* Ahora Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)

Otras competencias han sido transferidas a la Comunidad Autónoma, por lo que sus previsiones pueden ser directamente conocidas para su consideración en la planificación regional, habiéndose instrumentado para estos efectos el Sistema Territorial de Referencia, como herramienta de coordinación de todas las previsiones sobre el territorio regional. Es el caso de Agricultura, Medio Ambiente, Turismo, Comercio, Educación, Cultura, etc.

Además de las previsiones de actuación de los organismos estatales, concurren con la legislación urbanística otras legislaciones sectoriales, tanto estatales como regionales, cuyas determinaciones afectan directamente al planeamiento urbanístico o a su ejecución, con carácter de normativa específica y sectorial, correspondiendo a la Consejería competente velar por su cumplimiento, mediante las consultas o trámites que sean oportunos o preceptivos, en su caso, como es el caso del medio ambiente, vías pecuarias, montes públicos, patrimonio histórico, etc.

El artículo 18 de la LOTURM, relativo a la concertación entre administraciones, establece la necesidad de favorecer el acuerdo entre administraciones y su activa participación y coordinación en el desarrollo de la acción territorial y urbanística de los entes públicos.

Para ello, entre otras medidas, se establece la obligación de solicitar determinados informes en las sucesivas fases de tramitación de los instrumentos de planificación y en cualquier caso antes de la aprobación definitiva, informes, que según establezca la propia legislación específica, pueden ser opcionales, preceptivos y vinculantes o solo preceptivos y otros determinantes.

En este sentido, el texto refundido de la ley estatal vigente, **RDL 7/2015, de suelo y rehabilitación urbana**, ha recogido, la obligatoriedad, ya establecida en la legislación sectorial, de determinados informes preceptivos competencia de la Administración del Estado, si bien incardinados ahora en el trámite de evaluación ambiental:

Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano. Artículo 22.

1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística están sometidos a evaluación ambiental de conformidad con lo previsto en la legislación de evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y en este artículo, sin perjuicio de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos que se requieran para su ejecución, en su caso.

2. El informe de sostenibilidad ambiental de los instrumentos de ordenación de actuaciones de urbanización deberá incluir un mapa de riesgos naturales del ámbito objeto

de ordenación.

3. En la fase de consultas sobre los instrumentos de ordenación de actuaciones de urbanización, deberán recabarse al menos los siguientes informes, cuando sean preceptivos y no hubieran sido ya emitidos e incorporados al expediente ni deban emitirse en una fase posterior del procedimiento de conformidad con su legislación reguladora:

a) El de la Administración hidrológica sobre la existencia de recursos hídricos necesarios para satisfacer las nuevas demandas y sobre la protección del dominio público hidráulico.

b) El de la Administración de costas sobre el deslinde y la protección del dominio público marítimo-terrestre, en su caso.

c) Los de las Administraciones competentes en materia de carreteras y demás infraestructuras afectadas, acerca de dicha afección y del impacto de la actuación sobre la capacidad de servicio de tales infraestructuras.

Los informes a que se refiere este apartado serán determinantes para el contenido de la memoria ambiental, que solo podrá disentir de ellos de forma expresamente motivada.

Participación del Estado en la ordenación territorial y urbanística. D.A.8ª.

La Administración General del Estado podrá participar en los procedimientos de ordenación territorial y urbanística en la forma que determine la legislación en la materia. Cuando así lo prevea esta legislación, podrán participar representantes de la Administración General del Estado, designados por ella, en los órganos colegiados de carácter supramunicipal que tengan atribuidas competencias de aprobación de instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

Desideratum de la administración estatal, carente de competencias directas en la materia, a poder participar en órganos decisorios colegiados de las CC.AA. No obstante en la Comisión de Coordinación de Política Territorial (ahora suprimida) participaba la AGE a través de la Delegación de Gobierno, como prueba de buena colaboración entre administraciones. En el Consejo Asesor de Política Territorial, único órgano colegiado actualmente existente, deberán participar todas las administraciones públicas, aunque no tiene atribuidas competencias decisorias, solo informativas.

Se analizan a continuación las diferentes competencias sectoriales con incidencia territorial recogidas en el enunciado del tema, señalando las determinaciones contenidas en las mismas que resultan más significativas para el planeamiento y la ordenación territorial, su aplicación en la gestión e intervención de las administraciones autonómica y local.

Todas ellas tienen en común la defensa del dominio público estatal, el establecimiento de limitaciones a la propiedad o usos privativos mediante el señalamiento de zonas de protección o servidumbres y la necesidad de coordinación de las administraciones concurrentes en el territorio, en sus respectivas competencias de planificación, gestión o ejecución de obras.

Las diferencias y peculiaridades vienen determinadas por el carácter de cada uno de estos elementos estructurantes del territorio, bien sea natural, como las costas y los cauces, o artificial, como las carreteras y demás infraestructuras.

Dependerá además de la configuración lineal (playas, carreteras o ferrocarriles) o nuclear (puertos y aeropuertos) de dichas infraestructuras.

COSTAS.**Legislación estatal.**

La **Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas** vino a sustituir a la anterior de 1969, (complementada por la insuficiente reforma de 1980), para la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre y especialmente de la ribera del mar. La ley se publicó en el BOE de 29 de julio y entraría en vigor al día siguiente de su publicación (fecha clave para muchas de las disposiciones transitorias)

La Ley surgió como una imperiosa necesidad para proteger el valioso patrimonio público del dominio público litoral, cuantificado en unas 13.560 has., en un desarrollo de 7.880 km. de costa, de los que el 24 % corresponden a playas.

Debido a la fuerte presión demográfica que sufre el litoral, se había alcanzado en aquél momento un 40 % de costa ya urbanizada o calificada como urbanizable, albergando en una banda de unos 5 km. (el 7% del territorio) el 35 % de la población española y el 82 % de la población estacional turística, con densidades edificatorias cuatro veces superiores a la media nacional.

Sin embargo, la situación no es homogénea en todo el Estado, existiendo grandes diferencias entre las distintas áreas litorales e incluso entre las distintas regiones de una misma área litoral.

Hace unos años, el Ministerio de Medio Ambiente elaboró la denominada *Estrategia Española para la Sostenibilidad de la Costa*, de la que se hizo amplio eco el diario El País con una serie de reportajes bajo el título de “*La destrucción del litoral*”, que curiosamente se iniciaba por la Región de Murcia, destacando un ambicioso “*Plan contra el Urbanismo salvaje en la Costa de Murcia*”.

Sin embargo, según los propios datos del estudio, comparando los porcentajes de urbanización del primer kilómetro de costa, utilizado como parámetro de referencia, resulta que en la Región de Murcia es el 13,6%, el menor de todo el arco mediterráneo y la tercera parte del de las comunidades valenciana y catalana, eso sin hacer mención a otras provincias litorales, como Málaga, con un porcentaje de urbanización superior al 50%.

Provincia / Región	Kms. de costa	Porcentaje de urbanización primer km. de costa.
Murcia	274	13,6%
Alicante	244	49,38%
Valencia	126	28,7%
Castellón	139	23,5%
Cdad. Valenciana	509	37,19%
Cataluña	699	39,3%

Fuente: Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa. (M^o M. Ambiente). Publicada en El País.

Como sintetiza la exposición de motivos de la propia ley de Costas, “*Por encima de los intereses contrapuestos que confluyen en muchas ocasiones sobre el dominio público marítimo-terrestre, un doble propósito se alza como idea cardinal de esta Ley: garantizar su carácter público y conservar sus características naturales conciliando las exigencias de*

desarrollo con los imperativos de protección, y derogando cuantas normas legales se opongan a dicho propósito”.

La Ley fue objeto de un desarrollo reglamentario minucioso, aprobado por R.D. 1471/1989, que resultaría modificado parcialmente por el R.D. 1112/1992, en ejecución de las Sentencias del Tribunal Constitucional sobre los recursos interpuestos contra la ley y el reglamento por algunas Comunidades Autónomas por la invasión de competencias exclusivas de las mismas en materia de ordenación del territorio y medio ambiente.

La **sentencia 149/1991, de 4 de julio del T.C.** sobre la Ley vino a reconocer que si bien compete al Estado la legislación sobre costas, su aplicación y ejecución corresponde también en sus respectivos ámbitos competenciales a las restantes administraciones públicas autonómica y local, rectificándose aquellos preceptos de la ley y del reglamento que atribuían en exclusiva al Estado el ejercicio de competencias relativas a la protección del medio ambiente o la ordenación territorial y urbanística.

La **Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de Modificación de la ley 22/1988, de Costas** trató de poner fin a una situación de desorden e indefinición.

Para lograrlo planteó tres grandes objetivos:

1. La protección del medioambiente litoral. Para ello, entre otras cosas, se refuerza la prohibición de edificar en la costa, se protegen mejor las playas naturales y, por primera vez, se prevén medidas de adaptación de la costa al cambio climático.
2. La seguridad jurídica de los titulares de derechos en la costa: definiendo mejor los espacios costeros protegidos y garantizando la información de los ciudadanos.
3. El desarrollo de actividades económicas que sean sostenibles.

El **R.D. 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas**, constituye el desarrollo completo de las leyes anteriores y sustituyó al Reglamento de 1989. Será el documento de referencia a nuestros efectos, aunque no se haya derogado la ley de 1988.

Principales medidas de la modificación de 2013 y Reglamento de 2014: (de la presentación del Ministerio de Medio Ambiente)

- Se prohíben nuevas edificaciones en la costa y se facilitan las obras de mejora y reparación de las existentes, siempre que no aumenten su tamaño y mejoren la eficiencia energética y el ahorro de agua.
- Se define con más precisión el dominio público costero y las reglas para su deslinde, con la claridad y objetividad que hasta ahora faltaba. Así, los criterios del deslinde serán los mismos en cualquier parte de España.
- Mejora la información y la transparencia. Cualquier ciudadano podrá conocer la situación de los bienes en la costa: será obligatoria su inscripción en el registro de la propiedad y se publicarán los deslindes en Internet.
- Se establecen reglas más claras para el uso y ocupación de la costa.
- Se amplían los plazos máximos de las concesiones y autorizaciones, facilitando la planificación y estabilidad de las actividades. Solo se permiten las que garantizan la protección del litoral. En particular se restringen las ocupaciones en las playas mejor conservadas.

- En playas urbanas y tramos de costa donde existe mayor demanda de servicios se organiza su prestación ordenada y sostenible.
- Además, se protege y clarifica la situación de los antiguos propietarios que fueron despojados de sus viviendas y otros bienes en el litoral.

Más recientemente, el **Real Decreto 668/2022, de 1 de agosto**, promulgado por el ahora denominado **Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico**, ha dado cumplimiento a la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, modificando de forma significativa el Reglamento General de Costas de 2014, justificándose de forma pormenorizada en su preámbulo por la incidencia del cambio climático, con una visión bastante catastrofista de la situación:

El dominio público marítimo-terrestre y, en particular, la ribera del mar, es especialmente sensible a la subida del nivel medio del mar vinculada al cambio climático. La exposición de la población y de los bienes a riesgos costeros se incrementa cada vez más y se prevé que esa tendencia continúe.

La franja costera, sometida a una extraordinaria presión humana y poseedora de importantes valores ambientales y paisajísticos, necesita protección. Representa para España un espacio de enorme valor y relevancia estratégica debido a sus esenciales funciones ambientales y de protección y control de la dinámica marina.

El calentamiento global ya es un hecho. En este siglo, el nivel medio del mar ascenderá más de medio metro y, de acuerdo con el conocimiento actual, se modificarán las pautas dinámicas de la presencia de borrascas, su frecuencia, intensidad y duración. Los efectos del cambio climático que se proyectan sobre la costa en nuestro país, de acuerdo con los escenarios climáticos futuros, producirán, entre otros cambios, un progresivo calentamiento del agua y una creciente subida del nivel del mar a medida que avance el siglo XXI.

El cambio climático está provocando una disminución del periodo de retorno de eventos extremos. Los eventos con periodos de retorno de 100 años pasarán en el 2100 a tener un periodo de retorno de 1 año.

Utilizaremos para el desarrollo del tema el **Texto consolidado del Reglamento General de Costas**, publicado en el BOE y actualizado a 2/8/22, que integra esta última modificación sobre la base del RGC de 2014.

Bienes de dominio público marítimo-terrestre. (Título I / RGC.)

Determinaciones con incidencia en la ordenación territorial y urbanística. (art. 2 RGC)

La actuación administrativa sobre el dominio público marítimo-terrestre (DPMT) perseguirá los siguientes finés:

a) Determinar el DPMT y asegurar su integridad y adecuada conservación, adoptando, en su caso, las medidas de protección y restauración necesarias y, cuando proceda, de adaptación, teniendo en cuenta los efectos del cambio climático.

b) Garantizar el uso público del mar, de su ribera y del resto del DMPT, sin más excepciones que las derivadas de razones de interés público debidamente justificadas.

c) *Regular la utilización racional de estos bienes en términos acordes con su naturaleza, su biodiversidad, sus fines y con el respeto al paisaje, al medio ambiente y al patrimonio histórico.*

d) *Conseguir y mantener un adecuado nivel de calidad de las aguas y de la ribera del mar...*

Bienes de dominio público marítimo-terrestre por la Constitución y la ley de costas (art. 3 RGC.):

Son bienes de DPMT estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 132.2 de la Constitución y 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio (Ley de Costas):

1. La ribera del mar y de las rías, que incluye:

a) La zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinoccial y el límite hasta donde alcanzan las olas en los mayores temporales conocidos, de acuerdo con los criterios técnicos que establece el artículo 4 de este reglamento o, cuando lo supere, el de la línea de pleamar máxima viva equinoccial.

Esta zona se extiende también por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas. Se consideran incluidas en esta zona las marismas, albuferas, marjales, esteros y, en general, las partes de los terrenos bajos que se inundan como consecuencia del flujo y reflujos de las mareas, de las olas o de la filtración del agua del mar.

No obstante, no pasarán a formar parte del DMPT aquellos terrenos que sean inundados artificial y controladamente, como consecuencia de obras o instalaciones realizadas al efecto, siempre que antes de la inundación no fueran de dominio público. A estos efectos, se entenderá que un terreno ha sido inundado artificial y controladamente cuando para su inundación se haya requerido la realización de obras o instalaciones amparadas por el correspondiente título administrativo, a la finalización de las cuales los terrenos no queden comunicados con el mar de manera permanente o queden comunicados con el mar de manera controlada.

b) Las playas o zonas de depósitos de materiales sueltos, tales como arenas, gravas y guijarros, incluyendo escarpes, bermas y dunas. Estas últimas se incluirán hasta el límite que resulte necesario para garantizar la estabilidad de la playa y la defensa de la costa.

2. El mar territorial y las aguas interiores, con su lecho y subsuelo, definidos y regulados por su legislación específica.

3. Los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental, definidos y regulados por su legislación específica.

El apartado 4 especifica con precisión las definiciones de elementos integrantes del DPMT: Albufera, berma, dunas, escarpe, estero, marisma y marjal.

Crterios técnicos para la determinación de la zona marítimo-terrestre y de la playa.(art. 4 RGC)

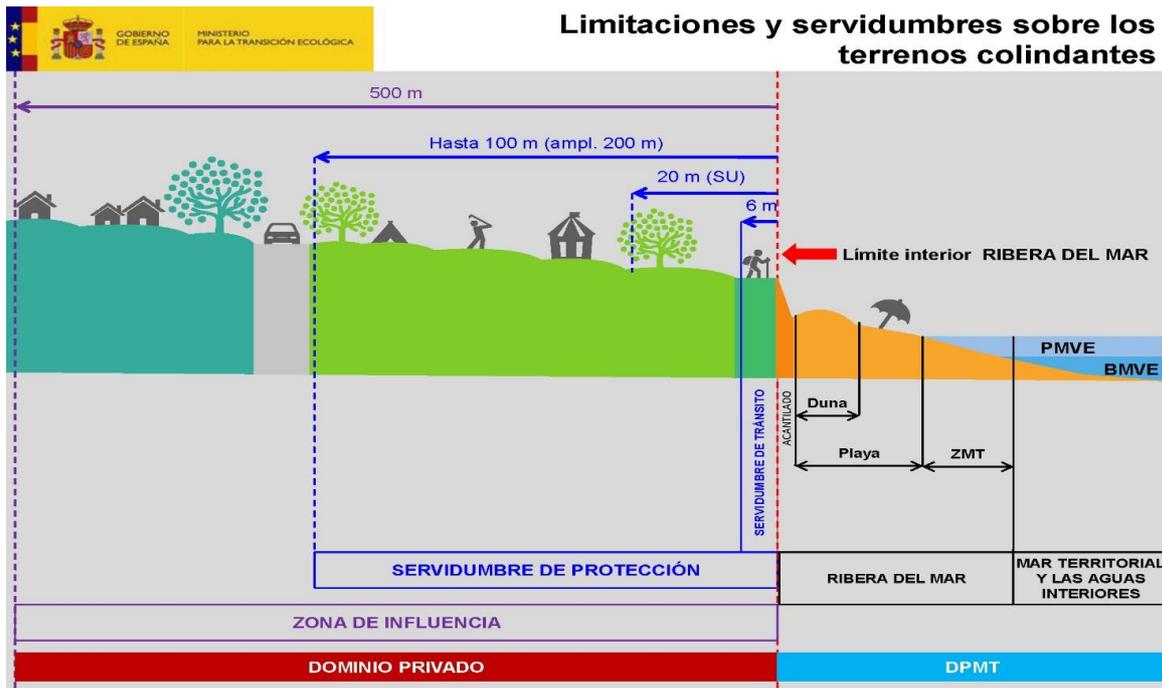
En la determinación de la zona marítimo-terrestre y de la playa, con arreglo a las definiciones contenidas en el artículo anterior, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Para fijar el límite hasta donde alcanzan las olas en los mayores temporales conocidos, se considerarán las variaciones del nivel del mar debidas a las mareas y el oleaje desde que existan registros de boyas o satélites, o datos oceanográficos o meteorológicos. Para calcular el alcance de un temporal se utilizarán las máximas olas registradas o calculadas con esos datos.

b) Las variaciones del nivel del mar debidas a las mareas incluirán los efectos de las astronómicas y de las meteorológicas. No se tendrán en cuenta las ondas de mayor periodo de origen sísmico o de resonancia cuya presentación no se produzca de forma secuencial.

c) Se incluirán en la delimitación de la playa todas las dunas que estén en desarrollo, desplazamiento o evolución debido a la acción del mar o del viento marino. Asimismo, se incluirán, hasta el límite que resulte necesario para garantizar la estabilidad de la playa y la defensa de la costa, las dunas fijadas por vegetación que no estén en desarrollo, desplazamiento o evolución. Se entiende que no son necesarias para garantizar la estabilidad de la playa y la defensa de la costa las dunas que han quedado aisladas tierra adentro o colgadas sobre una costa rocosa, sin vinculación actual ni futura con la playa, teniendo en cuenta la evolución de la línea de costa y los efectos del cambio climático.

Es importante tener claro que la ribera del mar es una realidad física, mientras que el dominio público marítimo-terrestre es un concepto jurídico que no tienen por qué coincidir y de hecho no coinciden en algunos supuestos. En todo caso la ribera del mar será DPMT, pero no a la inversa.



(Error en el esquema: el límite interior de la ribera del mar estaría al pie del acantilado, no en su coronación)

Bienes de dominio público marítimo-terrestre por determinación legal. (art. 5.RGC.)

1. Las accesiones a la ribera del mar por depósito de materiales o por retirada del mar, cualesquiera que sean las causas.
2. Los terrenos ganados al mar como consecuencia directa o indirecta de obras y los desecados en su ribera.
3. Los terrenos cuya superficie sea invadida por el mar, siempre y cuando la invasión tenga lugar por causas distintas a las previstas en el último párrafo del artículo 3.1 letra a) de este reglamento y, en todo caso, siempre que los terrenos inundados sean navegables.
4. Los acantilados sensiblemente verticales, que estén en contacto con el mar o con espacios de dominio público marítimo-terrestre, hasta su coronación. (...) aquellos cuyo paramento, como promedio, pueda ser asimilado a un plano que forme un ángulo con el plano horizontal igual o superior a 60 grados sexagesimales. Se incluirán en su definición las bermas o escalonamientos existentes antes de su coronación.
5. Los terrenos deslindados como dominio público que por cualquier causa han perdido sus características naturales de playa, acantilado, o zona marítimo-terrestre, salvo lo previsto en los artículos 18 de la Ley 22/1988 y 38 de este reglamento.(los legalmente desafectados)
6. Los islotes en aguas interiores y mar territorial.
7. Los terrenos incorporados por los concesionarios para completar la superficie de una concesión de DPMT que les haya sido otorgada, cuando así se establezca en las cláusulas de la concesión.
8. Los terrenos colindantes con la ribera del mar que se adquieran para su incorporación al dominio público marítimo-terrestre.
9. Las obras e instalaciones construidas por el Estado en dicho dominio.
10. Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, construidas por el Estado, cualquiera que sea su localización, así como los terrenos afectados al servicio de las mismas, que se regularán por lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante...
11. Los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal, que se regularán por su legislación específica.

Disposiciones adicionales sobre los bienes de dominio público marítimo-terrestre por determinación legal.(art. 6 RGC)

1. Lo establecido en el artículo anterior se aplicará también a las rías y desembocaduras de los ríos hasta donde sea sensible el efecto de las mareas.
2. Los terrenos no comprendidos en el artículo 9 de este reglamento, naturalmente inundables, cuya inundación por efecto de las mareas o del oleaje haya sido impedida por medios artificiales, tales como muros, terraplenes, compuertas u otros sistemas semejantes, forman parte del dominio público marítimo-terrestre...
3. Los puertos e instalaciones portuarias de competencia de las comunidades autónomas se regularán por su legislación específica, sin perjuicio de la titularidad estatal sobre los bienes adscritos ...

Inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad de los bienes de DPMT (art. 10 RGC)

Conforme a lo dispuesto en el artículo 132.1 de la Constitución, los bienes de DPMT

son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Deslindes. (arts. 17 y ss. RGC)

Para la determinación del DPMT se practicarán por la Administración General del Estado los oportunos deslindes, ateniéndose a los bienes que lo integran.

El deslinde se incoará de oficio o a petición de cualquier persona interesada y será aprobado por la AGE, debiendo ser oídos en el procedimiento la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento correspondiente, los propietarios colindantes, previa notificación, y demás personas interesadas.

Determinación del límite del dominio público marítimo-terrestre. (art. 18 RGC).

1. El deslinde determinará siempre el límite interior del DPMT, sin perjuicio de que se puedan delimitar también las distintas clases de pertenencias que lo integran. Cuando el mencionado límite interior no coincida con el de la ribera del mar, se fijará en el plano, en todo caso, el de esta última, además de aquel. No obstante, el amojonamiento solo reflejará el límite interior del dominio público.

2. En el plano correspondiente se fijará el límite del dominio público mediante una línea poligonal que una los distintos puntos utilizados como referencia, rectificando, en su caso, las curvas naturales del terreno.

3. En el mismo plano se señalará siempre el límite interior de la zona de servidumbre de protección

Procedimiento de deslinde. (arts. 19 y ss RGC.)

El procedimiento del deslinde incluye:

- Incoación por resolución de la AGE., con plano de la delimitación provisional y que conllevará la suspensión de concesiones y autorizaciones (y licencias)
- Publicación y notificación a las administraciones y afectados, exposición pública por 1 mes.
- Notificación al Registro para certificación de dominio y cargas, coordinación con la cartografía catastral.
- Apeo de la delimitación provisional, plazo de alegaciones a interesados.
- Proyecto de deslinde, para su ejecución, escala 1:1.000, geo-referenciada.
- Aprobación por Orden Ministerial del proyecto y acta de replanteo.
- Levantamiento de suspensión, inscripciones registrales y amojonamiento.

Limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre (Título II / RGC.)

Limitaciones de la propiedad. (arts. 40 y ss. RGC)

La protección del DPMT comprende la defensa de su integridad y de los fines de uso general a que está destinado; la preservación de sus características y elementos naturales y la prevención de las perjudiciales consecuencias de obras e instalaciones.

(...) Los terrenos colindantes con el DPMT estarán sujetos a las limitaciones y servidumbres que se determinan. ... Las servidumbres serán imprescriptibles en todo caso.

Las limitaciones tienen el carácter de regulación mínima y complementaria de las que dicten las comunidades autónomas en el ámbito de sus competencias.

(...)

Mediante orden del Ministro ... se dictarán normas para la protección de determinados tramos de costa en desarrollo de lo previsto en la ley de Costas.

-Servidumbre de Protección (arts. 44 a 51 RGC)

Recaerá sobre una zona de 100 m. medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar ampliable a 200 m mediante el procedimiento de deslinde, normas de protección o planeamiento territorial o urbanístico.

Podrá reducirse a 20m. en suelo clasificado como Urbano o Urbanizable con plan parcial aprobado definitivamente antes de la entrada en vigor de la ley de Costas del 88, conforme a la D.T. 9ª y 10ª del RGC.

Los planes parciales aprobados entre 1/1/88 y la entrada en vigor de la Ley de Costas (30/7/88) deberán adaptarse a los 100m., siempre que no se dé lugar a indemnizaciones, conforme a la legislación urbanística, por reducción de aprovechamiento, igual que los no ejecutados por causas no imputables a la administración, cualquiera que fuera la fecha de aprobación.

(En la ley de Costas del año 1969 se denominaba **servidumbre de salvamento**)

- Servidumbre de tránsito: (art 52 RGC.)

Recaerá sobre una franja de 6 m. medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar.

Deberá dejarse expedita para paso público peatonal y vehículos de vigilancia y salvamento.

En lugares de tránsito difícil y peligroso podrá ampliarse hasta 20m hacia el interior.

Podrá ser ocupada por paseos marítimos y canalizaciones subterráneas de servicios que no puedan tener otra ubicación.

La servidumbre se refiere tanto al suelo como al vuelo.

(En la ley de Costas del año 1969 se denominaba **servidumbre de vigilancia**).

La ampliación se hace necesaria cuando existe acantilado de más de 60° de pendiente, que queda incorporado al DPMT hasta su coronación, mientras que el límite interior de la ribera de mar quedaría al pie del acantilado, desde donde se mediría la servidumbre de tránsito.

- Servidumbre de acceso al mar. (arts. 53 a 56 RGC.)

Recaerá sobre los terrenos colindantes y contiguos al DPMT en la longitud y anchura que demande la naturaleza y finalidad del acceso.

El planeamiento establecerá la previsión suficiente de accesos al mar y aparcamientos, fuera del DPMT.

En zonas urbanas y urbanizables los viales de tráfico rodado estarán separados como máximo 500 m. y los peatonales 200m.

Los terrenos se obtendrán por los mecanismos urbanísticos y podrán declararse de utilidad pública a efectos de expropiaciones.

- Zona de influencia (art. 59 RGC.)

La ordenación territorial y urbanística de los terrenos comprendidos en esta zona, determinada por la misma, con un mínimo de 500m, medidos a partir del límite interior de la ribera del mar, deberá respetar las exigencias de protección del DPMT con los siguientes criterios:

a) *Previsión suficiente de aparcamientos fuera de la servidumbre de tránsito.*

b) *Las construcciones habrán de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística. Se deberá evitar la acumulación de volúmenes sin que, a estos efectos, la densidad de edificación pueda ser superior a la media del suelo urbanizable sectorizado, delimitado o equivalente, de acuerdo con la normativa autonómica, en el término municipal respectivo. Se entenderá por densidad de edificación a efectos de este reglamento la edificabilidad definida en el planeamiento para los terrenos incluidos en la zona.*

Adicionalmente, en cualquier clase de suelo, se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas, de manera que, a los efectos de aplicación de este reglamento, la disposición y altura de las edificaciones propuestas se realice de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni romper la armonía del paisaje costero o desfigurar su perspectiva.

(Este apartado se ha desarrollado y completado con la última modificación del RGC)

Se transcriben aquí, por su especial importancia, las excepciones sobre las servidumbres recogidas en las Disposiciones transitorias 8ª, 9ª y 10ª del Reglamento de Costas, en desarrollo de la Disposición Transitoria 3ª de la Ley de Costas de 1988, teniendo en cuenta que la fecha de referencia es la entrada en vigor de dicha ley, es decir, el día 30 de julio de 1988, (al día siguiente de su publicación en el BOE de 29 de julio).

Disposición Transitoria 3ª de la Ley de Costas de 1988.

1. *Las disposiciones contenidas en el título II sobre las zonas de servidumbre de protección y de influencia serán aplicables a los terrenos que a la entrada en vigor de la presente Ley estén clasificados como **suelo urbanizable no programado y suelo no urbanizable**. 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.*

2. *En los terrenos que, a la entrada en vigor de la presente Ley, estén clasificados como **suelo urbanizable programado o apto para la urbanización** se mantendrá el aprovechamiento urbanístico que tengan atribuido...*

3. *Los terrenos clasificados como **suelo urbano** a la entrada en vigor de la presente Ley estarán sujetos a las servidumbres establecidas en ella, con la salvedad de que la anchura de la servidumbre de protección será de **20 metros**...*

Veamos su desarrollo reglamentario, una disposición para cada uno de estos 3 apartados, sustituyendo el término “Ley 22/1988” por “Ley de Costas”:

Disposición transitoria octava. RGC. Desarrollo del apartado 1 de la disposición transitoria 3ª de la Ley de Costas.

1. Las disposiciones contenidas en el título II sobre las zonas de servidumbre de protección y de influencia serán aplicables a los terrenos que a la entrada en vigor de la Ley de Costas, estuviesen clasificados como suelo urbanizable no programado y suelo no urbanizable.

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.

2. Las servidumbres de tránsito y acceso al mar y las demás limitaciones de la propiedad establecidas en el capítulo III del título II serán aplicables, en todo caso, cualquiera que sea la clasificación del suelo.

3. En los municipios que carezcan de instrumentos de ordenación se aplicaran íntegramente las disposiciones de la Ley de Costas, y de este reglamento sobre las zonas de servidumbre de protección y de influencia, salvo que se acredite que en la fecha de entrada en vigor de la citada ley los terrenos reunían los requisitos exigidos por la legislación urbanística para su clasificación como suelo urbano.

Disposición transitoria novena. RGC. Desarrollo del apartado 2 de la disposición transitoria 3ª de la Ley de Costas.

*1. En los terrenos que, a la entrada en vigor de la Ley de Costas, estuvieran clasificados como **suelo urbanizable programado o apto para la urbanización**, se mantendrá el aprovechamiento urbanístico que tengan atribuido, aplicándose las siguientes reglas:*

a) Si no cuentan con plan parcial aprobado definitivamente, dicho plan deberá respetar íntegramente y en los términos de la disposición transitoria anterior las disposiciones de la Ley de Costas, siempre que no se dé lugar a indemnización de acuerdo con la legislación urbanística.

b) Si cuentan con plan parcial aprobado definitivamente, se ejecutaran las determinaciones del plan respectivo, con sujeción a lo previsto en la disposición transitoria décima, apartado 1, de este reglamento, para el suelo urbano.

No obstante, los planes parciales aprobados definitivamente con posterioridad al 1 de enero de 1988 y antes de la entrada en vigor de la Ley de Costas, que resulten contrarios a lo previsto en ella, deberán ser revisados para adaptarlos a sus disposiciones, siempre que no se dé lugar a indemnización de acuerdo con la legislación urbanística. La misma regla se aplicará a los planes parciales cuya ejecución no se hubiera llevado a efecto en el plazo previsto por causas no imputables a la Administración, cualquiera que sea la fecha de su aprobación definitiva.

2. A efectos de lo establecido en el apartado anterior, sólo se tendrán en consideración las disminuciones o reducciones del aprovechamiento urbanístico que, resultando exigibles por la estricta aplicación de la Ley de Costas, supondrían una modificación del planeamiento vigente indemnizable, con arreglo a la legislación urbanística.

En consecuencia, no serán obstáculo para la aplicación de la citada Ley las indemnizaciones que, en su caso, sean exigibles por los gastos realizados en la redacción de planes o proyectos, expedición de licencias u otros derivados del cumplimiento de obligaciones impuestas por la normativa vigente.

3. A los mismos efectos, la aplicación de las disposiciones de la Ley de Costas podrá hacerse de forma gradual, de tal modo que, atendidas las circunstancias del caso, la anchura de la zona de protección, aunque inferior a cien metros, sea la máxima posible, dentro del respeto al aprovechamiento urbanístico atribuido por el planeamiento.

4. La revisión de los planes parciales, cuya ejecución no se lleve a efecto por causas no imputables a la Administración, se referirá tanto a los aprobados definitivamente con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Costas, como a los que lo sean posteriormente.

5. La revisión del planeamiento, en lo que afecta al cumplimiento de la presente disposición, se ajustara a las siguientes reglas:

a) La Administración urbanística competente, de oficio o a instancia del Servicio Periférico de Costas o del promotor del plan, determinará, motivadamente y teniendo en cuenta, en todo caso, los criterios del apartado 3, si la revisión es o no posible sin dar lugar a indemnización.

b) En caso de que se determine la imposibilidad, la resolución correspondiente pondrá fin al procedimiento. En otro caso, se continuara la tramitación con arreglo a la legislación urbanística.

6. Lo dispuesto en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de que por las Administraciones urbanísticas puedan acordar la revisión o modificación del planeamiento en ejercicio de sus competencias respectivas, aunque se diera lugar a indemnización.



Web: CARM.es, Consejería de Fomento e Infraestructuras.

Disposición transitoria décima. RGC. **Desarrollo del apartado 3 de la disposición transitoria 3ª de la Ley de Costas.**

(Nueva redacción en la modificación de 2022)

1. Los terrenos clasificados como **suelo urbano** a la entrada en vigor de la Ley de Costas, estarán sujetos a las servidumbres establecidas en ella, con la salvedad de que la anchura de la servidumbre de protección será de veinte metros.

No obstante, se respetarán los usos y construcciones existentes, así como las autorizaciones ya otorgadas, en los términos previstos en la disposición transitoria cuarta de la Ley de Costas, y concordantes de este reglamento.

Asimismo, se podrán autorizar nuevos usos y construcciones de conformidad con los planes de ordenación en vigor, siempre que se garantice la efectividad de la servidumbre y no se perjudique el dominio público marítimo-terrestre, según se establece en los apartados siguientes.

El señalamiento de alineaciones y rasantes, la adaptación o reajuste de los existentes, la ordenación de los volúmenes y el desarrollo de la red viaria, se llevará a cabo mediante estudios de detalle y otros instrumentos urbanísticos adecuados, que deberán respetar las disposiciones de la Ley de Costas, y las determinaciones de las normas que se aprueben con arreglo a la misma.

2. Para la autorización de nuevos usos y construcciones, de acuerdo con los instrumentos de ordenación en los términos del apartado anterior, se aplicarán las siguientes reglas:

a) Cuando se trate de **usos y construcciones no prohibidas** en el artículo 25 de la Ley de Costas, y reúnan los requisitos establecidos en el apartado 2 del mismo, se estará al régimen general en ella establecido y a las determinaciones del planeamiento urbanístico.

b) Cuando se trate de **edificaciones destinadas a residencia o habitación**, o de aquellas otras que, por no cumplir las condiciones establecidas en el artículo 25.2 de la Ley, no puedan ser autorizadas con carácter ordinario, sólo podrán otorgarse autorizaciones de forma excepcional, previa aprobación del Plan General de Ordenación, Normas Subsidiarias u otro instrumento urbanístico específico, en los que se contenga una justificación expresa del cumplimiento de todos y cada uno de los siguientes requisitos indispensables para el citado otorgamiento:

1.º Que con las edificaciones propuestas se logre la homogeneización urbanística del tramo de fachada marítima al que pertenezcan.

2.º Que exista un conjunto de edificaciones, situadas a distancia inferior a 20 metros desde el límite interior de la ribera del mar, que mantenga la alineación preestablecida por el planeamiento urbanístico.

3.º Que en la ordenación urbanística de la zona se den las condiciones precisas de tolerancia de las edificaciones que se pretendan llevar a cabo.

4.º Que se trate de edificación cerrada, de forma que, tanto las edificaciones existentes, como las que puedan ser objeto de autorización, queden adosadas lateralmente a las contiguas.

5.º Que la alineación de los nuevos edificios se ajuste a la de los existentes.

6.º Que la longitud de las fachadas de los solares, edificados o no, sobre los que se deba actuar para el logro de la pretendida homogeneidad, no supere el 25 por ciento de la longitud total de fachada del tramo correspondiente.

El propio planeamiento urbanístico habrá de proponer el acotamiento de los tramos de fachada marítima cuyo tratamiento homogéneo se proponga obtener mediante las actuaciones edificatorias para las que se solicite autorización.

En todo caso, se deberá justificar la efectividad de la servidumbre y que no se perjudica al dominio público marítimo-terrestre.

*c) En los núcleos que han sido objeto de una declaración de **conjunto histórico** o de otro régimen análogo de especial protección, serán de aplicación las medidas derivadas de dicho régimen con preferencia a las contenidas en la Ley de Costas.*

3. A los efectos de la aplicación del apartado 1 anterior, sólo se considerará como suelo urbano el que tenga expresamente establecida esta clasificación en los instrumentos de ordenación vigentes en la fecha de entrada en vigor de la Ley de Costas, salvo que se trate de áreas urbanas en que la edificación estuviera consolidada o los terrenos dispusieran de los servicios exigidos en la legislación urbanística en la citada fecha y la Administración urbanística competente les hubiera reconocido expresamente ese carácter.

(ver D.T. 22ª RGC.(anexo) en desarrollo de la D.T.1ª de la modificación de la Ley de Costas de 2013 que daba un plazo de 2 años para reconocimiento de suelos urbanos)

Se transcribe el citado artículo 25 de la Ley de Costas, regulador de los usos prohibidos y los autorizables de forma ordinaria o excepcional:

1. En la zona de servidumbre de protección estarán prohibidos:

a) Las edificaciones destinadas a residencia o habitación.

b) La construcción o modificación de vías de transporte interurbanas y las de intensidad de tráfico superior a la que se determine reglamentariamente, así como de sus áreas de servicio.

c) Las actividades que impliquen la destrucción de yacimientos de áridos naturales o no consolidados, entendiéndose por tales los lugares donde existen acumulaciones de materiales detríticos tipo arenas o gravas.

d) El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión.

e) El vertido de residuos sólidos, escombros y aguas residuales sin depuración.

f) La publicidad a través de carteles o vallas o por medios acústicos o audiovisuales.

*2. Con **carácter ordinario**, solo se permitirán en esta zona, las obras, instalaciones y actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, como los establecimientos de cultivo marino o las salinas marítimas, o aquellos que presten servicios necesarios o convenientes para el uso del DPMT así como las instalaciones deportivas descubiertas. En todo caso, la ejecución de terraplenes, desmontes o tala de árboles deberán cumplir las condiciones que se determinen reglamentariamente para garantizar la protección del dominio público.*

*3. **Excepcionalmente** y por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, el Consejo de Ministros podrá autorizar las actividades e instalaciones a que se refieren las **letras b) y d)** del apartado 1 de este artículo.*

En la misma forma podrán ser autorizadas las edificaciones a que se refiere la letra a) y las instalaciones industriales en las que no concurran los requisitos del apartado 2, que sean de excepcional importancia y que, por razones económicas justificadas, sea conveniente su ubicación en el litoral, siempre que, en ambos casos, se localicen en zonas de servidumbres correspondientes a tramos de costa que no

constituyan playa, ni zonas húmedas u otros ámbitos de especial protección.

Las actuaciones que se autoricen conforme a lo previsto en este apartado deberán acomodarse al planeamiento urbanístico que se apruebe por las Administraciones competentes.

(...)

Disposición transitoria decimotercera RGC. Desarrollo del apartado 1 de la disposición transitoria 4ª de la Ley 22/1988. (Obras preexistentes sin legalizar).

1. Las obras e instalaciones construidas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 22/1988, sin la autorización o concesión exigible con arreglo a la legislación de costas entonces vigente, serán demolidas cuando no proceda su legalización por razones de interés público.

2. El procedimiento para la legalización será el que corresponda según la clase de autorización o concesión de que se trate, respetando los usos existentes con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Costas. La autoridad competente para resolver en cada caso deberá apreciar, motivadamente, las razones que concurren para adoptar una u otra resolución.

Para la legalización, que podrá ser total o parcial, las razones de interés público deberán ser apreciadas por acuerdo entre las tres Administraciones (estatal, autonómica y local), a cuyo efecto el órgano competente para dictar la resolución recabará el informe de las otras Administraciones, que se entenderá desfavorable a la legalización si no se emite en el plazo de un mes. Podrán apreciarse las razones de interés público cuando la legalización sea compatible con la protección del DPMT

Las obras e instalaciones de que se trate no podrán ubicarse en un tramo declarado en situación de regresión grave y deberá acreditarse que la demolición de las obras e instalaciones no produciría un beneficio significativo al uso del dominio público marítimo-terrestre.

3. Cuando se trate de obras o instalaciones construidas sin licencia municipal en la franja comprendida entre los 20 y 100 metros de la zona de protección, el procedimiento de legalización se tramitará por la Corporación o autoridad correspondiente, conforme a lo establecido en la legislación urbanística, y se iniciará de oficio o a instancia del órgano competente de la comunidad autónoma o del Servicio Periférico de Costas.

Disposición transitoria decimocuarta. RGC. Desarrollo del apartado 2 de la disposición transitoria 4ª de la Ley 22/1988, (obras preexistentes legalmente)

*1. En las obras e instalaciones legalizadas conforme a lo previsto en la disposición transitoria anterior, así como en las construidas o que puedan construirse al amparo de licencia municipal y, cuando fuera exigible, autorización de la AGE otorgada con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Costas, para los usos recogidos en el **artículo 25.1** de la Ley, se aplicarán las siguientes reglas:*

a) Si ocupan terrenos de dominio público marítimo-terrestre, serán demolidas al extinguirse la concesión. Mientras la concesión esté vigente, sus titulares podrán realizar obras de reparación, mejora, consolidación y modernización siempre que no impliquen aumento de volumen, altura ni superficie de las construcciones existentes.

b) Si se emplazan en la zona de servidumbre de tránsito, los titulares de las construcciones e instalaciones podrán realizar las obras de reparación, mejora, consolidación y modernización siempre que no impliquen aumento de volumen, altura ni superficie de las construcciones existentes y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

Tales obras no podrán ser autorizadas por el órgano urbanístico competente, sin que con carácter previo, la AGE emita un informe favorable en el que conste que la servidumbre de tránsito queda garantizada. Este informe deberá emitirse en el plazo de dos meses desde su solicitud. Si en dicho plazo no se emitiera se entenderá que tiene carácter favorable. No será necesaria la emisión de este informe cuando se trate de obras de pequeña reparación que únicamente suponga cambio de elementos accesorios y las que exija la higiene, ornato y conservación, siempre que no supongan modificación del uso al que se encuentran destinados ni incremento relevante del valor de la edificación.

c) En el resto de la zona de servidumbre de protección y en los términos en que la misma se aplica a las diferentes clases de suelo conforme a lo establecido en la disposición transitoria 3ª de la Ley de Costas, podrán realizarse, obras de reparación y mejora, consolidación y modernización, siempre que no impliquen aumento de volumen, altura ni superficie de las construcciones existentes y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios. En caso de demolición total o parcial, las nuevas construcciones deberán ajustarse íntegramente a las disposiciones de la Ley.

En los apartados siguientes a esta disposición transitoria decimocuarta del Reglamento de Costas se definen con precisión todos los conceptos y criterios para la interpretación de estos supuestos: obras de reparación, mejora, consolidación, etc. y parámetros como volumen, alturas, superficie, etc.

Utilización del dominio público marítimo-terrestre (TÍTULO III / R.C.)

Utilización del DPMT (art. 60 y ss RGC.)

1. La utilización del DPMT y, en todo caso, del mar y su ribera será libre, pública y gratuita para los usos comunes y acordes con la naturaleza de aquél, tales como pasear, estar, bañarse, navegar, embarcar y desembarcar, varar, pescar, coger plantas y mariscos y otros actos semejantes que no requieran obras e instalaciones de ningún tipo y que se realicen de acuerdo con las leyes y reglamentos o normas aprobadas conforme a la Ley de Costas

2. Los usos que tengan especiales circunstancias de intensidad, peligrosidad o rentabilidad y los que requieran la ejecución de obras e instalaciones, sólo podrán ampararse en la existencia de reserva, adscripción, autorización y concesión, con sujeción a lo previsto en la Ley de Costas y en otras especiales, en su caso, sin que pueda invocarse derecho alguno en virtud de usucapión, cualquiera que sea el tiempo transcurrido.*

3. En la aplicación e interpretación de los artículos contenidos en el presente título se velará por la aplicación de la normativa vigente que tiene por objeto la conservación y el uso sostenible de la costa y del mar.

4. . La utilización del dominio público marítimo-terrestre se llevará a cabo sin comprometer la conservación de su biodiversidad y evitando en la medida de lo posible las molestias a la fauna silvestre y la destrucción de la flora autóctona. La iluminación, en caso de ser necesaria, se limitará al mínimo imprescindible

Este apartado 4, añadido por la modificación del RGC de 2022

(* Usucapión: adquisición por prescripción o uso continuado)

Ocupación del dominio público marítimo-terrestre. (art. 61 RGC.).

Únicamente se podrá permitir la ocupación del DPMT para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación.

1. *Las actividades o instalaciones a que se refiere el apartado anterior son:*

a) *Las que desempeñan una función o presten un servicio que, por sus características, requiera la ocupación del DPMT.*

b) *Las de servicio público o al público que, por la configuración física del tramo de costa en que resulte necesario su emplazamiento, no puedan ubicarse en los terrenos colindantes con dicho dominio.*

2. En todo caso la ocupación deberá ser la mínima posible.

Régimen de utilización de las playas.

La distribución de las instalaciones de cualquier tipo que se sitúen en la playa incluyendo las de temporada se establecerá por la Administración Autonómica competente en materia de ordenación del litoral o en su defecto se realizará de forma homogénea a lo largo de la playa.

A estos efectos, la LOTURM regula (arts. 51 y ss) los Planes de Ordenación de Playas.

Para su regulación, se diferencian los tramos naturales y urbanos de playas, cuya catalogación corresponde a las CC.AA.

Utilización y ocupación de las playas. (art. 65 RGC.)

1. Las playas no serán de uso privado, sin perjuicio de lo establecido en la Ley de Costas, y en el presente reglamento sobre las reservas demaniales.

2. Las instalaciones que en ellas se permitan, ... serán de libre acceso público, salvo que por razones de policía, de economía u otras de interés público, debidamente justificadas, se autoricen otras modalidades de uso.

3. Las edificaciones de servicio de playa se ubicarán, preferentemente, fuera de ella, con las dimensiones y distancias que se recogen en los artículos siguientes atendiendo a su naturaleza.

Cuando, a juicio del Ministerio ..., no fuera posible ubicar las edificaciones de servicio fuera de la playa, sobre el paseo marítimo o los terrenos colindantes, se podrán situar adosadas al límite de aquélla.

Catalogación de los tramos naturales y urbanos de las playas. (art. 67.R.C.)

La catalogación de los tramos naturales y urbanos de las playas se establecerá por la Administración competente en materia de ordenación del territorio, que deberá tener en cuenta el carácter urbanizado o rural de los terrenos contiguos a cada uno de los tramos, así como su grado de protección medioambiental.

(ver D.T. 24ª del RGC. en desarrollo de la modificación de la L.C. de 2013)

Ocupaciones en los tramos naturales de las playas. (art. 68 RGC.)

1. *Las actividades e instalaciones se someterán a las siguientes reglas:*

a) *Podrán autorizarse las actividades o instalaciones a las que se refiere la letra a) del apartado 2 del artículo 61.*

b) *La ocupación de los establecimientos expendedores de comidas y bebidas no excederá de 70 metros cuadrados en una sola planta y sin sótano(*), de los cuales, 20, como máximo, podrán destinarse a instalación cerrada. Estas instalaciones serán de temporada y desmontables en todos sus elementos.*

La distancia entre estos establecimientos no podrá ser inferior a 300 metros

() Añadido RGC 2022*

2. *La superficie de cada una de esas ocupaciones será la mínima posible y la ocupación total no podrá, en ningún caso, exceder del 10 por ciento de la superficie de la playa en pleamar. La distribución de tales instalaciones se propondrá por el Ayuntamiento según el procedimiento recogido en el artículo 113 de este reglamento.*

3. *Todas las conducciones de servicio a estas instalaciones deberán ser subterráneas.*

4. *El sistema de saneamiento garantizará una eficaz eliminación de las aguas residuales, así como la ausencia de malos olores. Con este objeto, las instalaciones deberán conectarse a la red de saneamiento general, si ésta existe, quedando en todo caso prohibidos los sistemas de drenaje o absorción que puedan afectar a la arena de las playas o a la calidad de las aguas de baño.*

5. *En todo caso, el levantamiento de cualquiera de las ocupaciones o usos referidos en los puntos anteriores llevará implícita la obligación para el beneficiario del título administrativo habilitado al efecto de reponer la playa a su estado natural anterior a la ocupación o uso.*

Ocupaciones en los tramos urbanos de las playas. (art. 69.RGC.)

1. *Las edificaciones de servicio de playa se ubicarán, preferentemente, fuera de ella, con las dimensiones y distancias que se recogen en los apartados siguientes. Cuando, a juicio del Ministerio de...Medio Ambiente, no fuera posible ubicar estas edificaciones sobre el paseo marítimo o fuera de la playa, se podrán ubicar en su límite interior o, en el caso en que la anchura de la playa así lo permita, a una distancia mínima de 70 metros desde la línea de pleamar, siempre que no se perjudique la integridad del DPMT ni su uso.*

2. *Además de las ocupaciones previstas para los tramos naturales de las playas, los tramos urbanos de las mismas podrán disponer de instalaciones fijas(*) destinadas a*

establecimientos expendedores de comidas y bebidas, con una ocupación máxima, salvo casos excepcionales debidamente justificados, de 200 m², en una sola planta y sin sótano, de los cuales 150 m² podrán ser de edificación cerrada y el resto terraza cerrada mediante elementos desmontables que garanticen la permeabilidad de vistas. A esta superficie se podrá añadir otros 70 m² de ocupación abierta y desmontable más una zona de aseo, que no podrá superar los 30 m², siempre que ésta sea de uso público y gratuito.

La distancia entre estos establecimientos no podrá ser inferior a 150 metros.

() El término fijas ha sido suprimido en el RGC de 2022, por lo que todas deben ser ahora desmontables.*

3. Las instalaciones desmontables destinadas a establecimientos expendedores de comidas y bebidas se situarán con una separación mínima de 100 metros de otras que presten un servicio de igual naturaleza ubicadas en DPMT. Si la superficie cerrada supera los 20 metros cuadrados deberán contar con un título concesional.

4. Las distancias a las que se refieren los apartados 2 y 3 de este artículo podrán reducirse a la mitad entre actividades no similares.

5. Las distancias y superficies recogidas en los párrafos anteriores no serán de aplicación entre terrazas sobre paseos marítimos vinculadas a establecimientos ubicados fuera del dominio público, que podrán situarse junto a sus respectivos establecimientos, siempre y cuando no se obstruya el paso y uso público.

6. Todas las conducciones de servicio a estas instalaciones deberán ser subterráneas.

7. El sistema de saneamiento garantizará una eficaz eliminación de las aguas residuales, así como la ausencia de malos olores. Con este objeto, las instalaciones deberán conectarse a la red de saneamiento general, quedando en todo caso prohibidos los sistemas de drenaje o absorción que puedan afectar a la arena de las playas o a la calidad de las aguas de baño.

8. La superficie de cada una de las ocupaciones será la mínima posible y la ocupación total de todas ellas, independientemente de uso al que estén destinadas, no podrá, en ningún caso, exceder del 50 por ciento de la superficie de la playa en pleamar.

La distribución de tales instalaciones se establecerá por la Administración autonómica competente en materia de ordenación del litoral o, en su defecto, se realizará de forma homogénea a lo largo de la playa.

9. Las superficies y distancias recogidas en los apartados anteriores no serán de aplicación para edificaciones ya existentes que hayan revertido al DPMT y sobre las que el Ministerio ...decida expresamente su mantenimiento por sus características singulares.

10. Lo dispuesto en este artículo se aplicará también a las ocupaciones en DPMT que no tenga la naturaleza de ribera del mar.

OCUPACIÓN DE PLAYAS	ESTABLECIMIENTOS DE COMIDAS Y BEBIDAS		
	Características y Superficies	Distancias entre ellos.	ocupación playa pleamar
Tramos naturales de playa	<u>Desmontables de temporada:</u> 70m2 de sup ocupada (20m2 cerrados) Una sola planta y sin sótano	300m.	10%
Tramos urbanos de playa	<u>Desmontables de temporada:</u> 70m2 de sup ocupada (max 20m2 cerrados) Una sola planta y sin sótano	100m. (50m si es otra actividad)	50% (en conjunto) En el límite interior de la ribera o a 70m línea de pleamar
	<u>Desmontables: Concesión si la sup cerrada supera 20m2.</u> 200m2 de sup ocupada (salvo excepciones) (150m2 edificación cerrada y resto terraza cerrada desmontable con permeabilidad de vistas) <u>Además:</u> 70m2 abiertos desmontables. +30m2 aseos públicos y gratuitos.	150m. (75m si es otra actividad)	

Instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado. (art. 70 RGC.)

1. Las concesiones y autorizaciones de ocupación del dominio público para instalaciones destinadas a actividades deportivas de carácter náutico federado, que únicamente podrán otorgarse en tramos urbanos de playa, además de cumplir las disposiciones que les sean aplicables con carácter general y las específicas reguladoras de su actividad, deberán ajustarse a los siguientes criterios:

- Las instalaciones se ubicarán, preferentemente, fuera de la playa. Cuando esto no sea posible, se situarán en los extremos de la playa, adosadas al límite de aquella.
- Los usos permitidos en estas instalaciones serán los estrictamente necesarios para realizar la actividad deportiva náutica.
- Las instalaciones deberán estar adaptadas al entorno en que se encuentren situadas y no podrán exceder de 300 metros cuadrados, excluida la superficie ocupada por la zona de varada.
- En ningún caso se permitirán instalaciones destinadas a actividades deportivas no náuticas

Usos prohibidos de estacionamiento, circulación de vehículos, campamentos y acampadas. (art. 72 RGC.)

- Quedarán prohibidos el estacionamiento y la circulación no autorizada de vehículos, así como los campamentos y acampadas
- Dichas prohibiciones se aplicarán a todo el DPMT, salvo la de estacionamiento y circulación de vehículos, que afectará solamente a las playas.
- Se entenderá por acampada la instalación de tiendas de campaña o de vehículos o remolques habitables. Se entenderá por campamento la acampada organizada dotada de los servicios y suministros establecidos por la normativa vigente.

Usos prohibidos en zonas de baño. (art. 73 RGC.)

1. *En las zonas de baño debidamente balizadas estará prohibida la navegación deportiva y de recreo, y la utilización de cualquier tipo de embarcación o medio flotante movido a vela o motor. El lanzamiento o varada de embarcaciones deberá hacerse a través de canales debidamente señalizados, según lo establecido en el artículo 70.2 de este reglamento.*
2. *En los tramos de costa que no estén balizados como zona de baño se entenderá que ésta ocupa una franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa.*

Normas generales para la ocupación de las playas. (art. 74 RGC.)

~~En defecto de planeamiento~~(*) *La ocupación de la playa por instalaciones de cualquier tipo, incluso las correspondientes a servicios de temporada, deberá observar, además de lo indicado en los artículos anteriores, las siguientes determinaciones:*

- a) *Se dejará libre permanentemente una franja de 6 metros, como mínimo, desde la orilla en pleamar.*
- b) *Las longitudes de los tramos libres de ocupación deberán ser, como mínimo, equivalentes a las que se prevé en explotación, sin que estas últimas puedan superar los 100 metros, salvo que la configuración de la playa aconseje otra distribución.*
- c) *Las zonas de lanzamiento y varada se situarán preferentemente en los extremos de la playa o en otras zonas donde se minimice su interferencia con los usos comunes a que se refiere el artículo 60.1 de este reglamento y en conexión con accesos rodados y canales balizados.*

(*) Suprimido por el RGC 2022: las normas serán aplicables en todo caso.

Localización de los paseos marítimos. (art. 95 RGC.)

1. *Los paseos marítimos se localizarán fuera de la ribera del mar y serán preferentemente peatonales:*
2. *En el caso de modificación de las características de paseos marítimos existentes no se admitirán vías rodadas en los mismos, salvo que no exista posibilidad de situar otras vías alternativas en las proximidades.*

Instalaciones de tratamiento de aguas residuales. (art. 96 RGC.)

1. *Las instalaciones de tratamiento de aguas residuales se emplazarán fuera de la ribera del mar y de los primeros veinte metros de la zona de servidumbre de protección. No se autorizará la instalación de colectores paralelos a la costa dentro de la ribera del mar ni de los primeros veinte metros de los terrenos colindantes.*
2. *No se entenderá incluida en los supuestos de prohibición del apartado anterior la reparación de colectores existentes, así como su construcción cuando se integren en paseos marítimos u otros viales pavimentados.*

Reservas del DPMT (arts. 102 y 103 RGC.)

La Administración del Estado podrá reservarse la utilización de determinadas

pertenencias del DPMT para la consecución de determinados fines en el ámbito de sus competencias para la realización de estudios, investigaciones, obras instalaciones o servicios, siempre que no se incumplan las limitaciones de usos que establece la ley de Costas (Ejemplo instalaciones de carácter militar).

La duración en el tiempo se limitará al periodo necesario para cumplir con dichos fines.

La declaración de zona de reserva se realizará por acuerdo de Consejo de Ministros y prevalecerá sobre cualquier obra o utilización y llevará implícita la declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación a efectos expropiatorios de los derechos afectados si resultan incompatibles con dicha declaración.

Adscripciones del DPMT (arts. 104 a 109 RGC.)

Se refiere a la adscripción de bienes de D.P.M.T. a las Comunidades Autónomas para la construcción o ampliación de puertos o vías de transporte de su competencia y se formalizará por la Administración del Estado, manteniendo la cualidad jurídica de DPMT, correspondiendo a la Comunidad Autónoma la utilización y gestión de la misma.

Las concesiones que la Comunidad Autónoma pueda realizar sobre los bienes adscritos tendrán un periodo no superior a 30 años.

La adscripción se limitará a la superficie de DPMT ocupado por la zona de servicio del puerto o por la vía de transporte.

Actividades y ocupaciones sujetas a autorización administrativa previa. (art. 110 RGC.)

1. *Estarán sujetas a previa autorización administrativa las actividades en las que, aun sin requerir obras o instalaciones de ningún tipo, concurren circunstancias especiales de intensidad, peligrosidad o rentabilidad, y, asimismo, la ocupación del DPMT con instalaciones desmontables o con bienes muebles.*

2. *Se entenderán por instalaciones desmontables aquéllas que:*

a) *Precisen a lo sumo obras puntuales de cimentación, que, en todo caso, no sobresaldrán del terreno.*

b) *Estén constituidas por elementos de serie prefabricados, módulos, paneles o similares, sin elaboración de materiales en obra ni empleo de soldaduras.*

c) *Se monten y desmonten mediante procesos secuenciales, pudiendo realizarse su levantamiento sin demolición y siendo el conjunto de sus elementos fácilmente transportable.*

3. *Se entenderá que concurren circunstancias especiales de intensidad, peligrosidad o rentabilidad cuando en las actividades se den, respectivamente, alguna de las siguientes:*

a) *Que no sean compatibles con las actividades contempladas en ...el art. 60.1 de este reglamento.*

b) *Que su ejercicio signifique un peligro o riesgo para la integridad de personas o bienes.*

c) *Que la utilización del DPMT sea un factor determinante de la rentabilidad económica de la actividad.*

4. *Se entenderá por ocupación con bienes muebles la producida por su ubicación en el DPMT de forma continuada o, en todo caso, por plazo superior a un día.*

Autorizaciones de explotación de servicios de temporada. (Artículo 113 RGC.)

1. *Las autorizaciones cuyo objeto sea la explotación de servicios de temporada en las playas*

que sólo requieran instalaciones desmontables, serán otorgadas a los Ayuntamientos que lo soliciten, en la forma que se determina en los apartados siguientes.

- 2. En ningún caso el otorgamiento de estas autorizaciones podrá desnaturalizar el principio del uso público de las playas.*
- 3. En el último trimestre del año, el Servicio Periférico de Costas del Ministerio ... se dirigirá a los Ayuntamientos costeros de su ámbito territorial, fijándose un plazo, que no superará los 2 meses, para que soliciten, con carácter preferente, las autorizaciones para la explotación de los servicios de temporada del ejercicio o ejercicios siguientes.*

Los servicios de temporada podrán contar con una autorización por un plazo máximo de 4 años, si bien las instalaciones deberán desmontarse una vez finalizada cada una de las temporadas incluidas en el plazo de duración de la autorización.

Ocupación de bienes de DPMT sujeta a concesión administrativa. (art. 131. RGC.)

1. Toda ocupación de los bienes de DPMT estatal con obras e instalaciones no desmontables estará sujeta a previa concesión otorgada por la Administración General del Estado.

2. Asimismo necesitará el otorgamiento de concesión la ocupación del DPMT por instalaciones desmontables que por su naturaleza, finalidad u otras circunstancias requieran un plazo de ocupación superior a cuatro años.

3. La competencia para el otorgamiento de concesiones de ocupación de los bienes de DPMT corresponde al Ministerio ..., salvo lo previsto en el artículo 223 de este reglamento (Mº de Defensa). La de otorgamiento de concesiones en el dominio público adscrito a una comunidad autónoma corresponderá a ésta.

4. En el otorgamiento de concesiones se estará a lo previsto en el artículo 135.

Otorgamiento y duración de la concesión y sus posibles prórrogas. (art 135.RGC)

(Nueva redacción RGC 2022)

1. Las concesiones se otorgarán sin perjuicio de tercero y dejando a salvo los derechos preexistentes.

2. Para el otorgamiento de concesiones y sus prórrogas, la Administración tendrá en cuenta la adecuación al medio de la actividad o instalación, el grado de interés que represente para el DPMT o sus usuarios, el estado y evolución de los ecosistemas, el grado de afección a la biodiversidad y, en particular, a las especies amenazadas, las condiciones hidromorfológicas, climáticas y de dinámica costera, la presión acumulada de los diferentes usos que soporta cada tramo de costa, así como otras razones de interés público debidamente motivadas.

3. El plazo de duración será el que se determine en el título correspondiente y en ningún caso este plazo, incluidas todas sus posibles prórrogas, podrá exceder de setenta y cinco años computados desde el otorgamiento del título, sin perjuicio de que se pueda solicitar una nueva concesión.

En función del tipo de uso, el plazo máximo de duración de las concesiones, incluidas

todas sus posibles prórrogas, no podrá exceder de 75 años para proyectos de restauración y conservación de ecosistemas marinos o costeros, obras encaminadas a garantizar el uso público y la integridad del DPMT y cultivos marinos, 50 años para instalaciones de servicio público que, por su naturaleza, requieran la ubicación del dominio público y 30 años para el resto de actividades e instalaciones.

4. El título otorgado podrá fijar un plazo de duración inferior a los establecidos en el apartado anterior y prever, a su vez, prórrogas de igual o inferior duración al plazo inicial concedido, sin exceder el límite temporal máximo establecido para cada tipo de uso.

Para determinar la duración de cada concesión y sus posibles prórrogas, se tendrá en cuenta la naturaleza de la actividad objeto de la solicitud y las características del tramo de costa donde se pretenda ubicar, evaluando los siguientes criterios:

- a) Posibles impactos sobre las especies y ecosistemas marinos y costeros
- b) Efectos sobre la erosión costera
- c) Dinámica costera del tramo de costa
- d) Efectos previsibles del cambio climático en el tramo de costa
- e) Impacto acumulativo de las ocupaciones en el tramo de costa
- f) Integración de la actividad o instalación en el paisaje
- g) Ubicación en ribera del mar o fuera de ésta
- h) Aportación a la conservación del DPMT
- i) Volumen de la inversión a amortizar

5. Los plazos de las concesiones se adecuarán, en todo caso, a los objetivos definidos en los planes de ordenación de los recursos naturales y en cualquier otro instrumento de ordenación del litoral que sean aplicables, siempre sin exceder los plazos máximos previstos en este artículo. No se podrán otorgar ni prorrogar concesiones si su objeto es contrario a dichos planes e instrumentos.

Asimismo, los plazos de las concesiones se adecuarán a la planificación de los bienes culturales protegidos e incluidos en el Registro General de Bienes de Interés Cultural y del Inventario General de Bienes Muebles, en adelante, “bienes culturales protegidos”, definida en el correspondiente plan o declaración del bien, siempre que no se excedan los plazos máximos previstos en este artículo.

6. Cuando, en aplicación de lo previsto en cualquier otra norma española o europea, así como en convenios internacionales que contengan regulación relativa a la costa y al mar y a la conservación y uso sostenible del DPMT, se deban establecer medidas para prevenir la degradación de los ecosistemas costeros y marinos, los plazos de las concesiones se adecuarán a estas circunstancias.

7. No se podrán otorgar concesiones ni prórrogas de las mismas cuando las obras o instalaciones, no siendo obras marítimas ni cultivos marinos, soporten un riesgo cierto de ser alcanzadas por el mar, de acuerdo con lo establecido en ... la Ley de Costas, o contravengan el artículo 32 de la citada Ley.

Prórroga extraordinaria de las concesiones para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre existentes otorgadas antes de la entrada en vigor de la Ley 2/2013. (art 172.RGC) (Nueva redacción RGC 2022)

1. Las concesiones para la ocupación del DPMT existentes, que hayan sido otorgadas antes de la entrada en vigor de la Ley 2/2013, ..., podrán ser prorrogadas, a instancia de su titular, de acuerdo con lo dispuesto en el presente artículo, sin que sea posible superar, para aquellas que se prorroguen con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 7/2021, ..., de cambio climático y transición energética, el plazo máximo de 75 años computados desde el otorgamiento del título original. Serán nulos de pleno derecho los actos administrativos que se dicten tras la entrada en vigor de la citada ley en incumplimiento de lo previsto en el apartado 4 del artículo veinte de la misma.

La prórroga se podrá otorgar igualmente a los titulares de un derecho de ocupación y aprovechamiento amparado por la disposición transitoria primera de la Ley de Costas, previa solicitud de la correspondiente concesión, con el límite temporal de 75 años a contar desde el inicio de este derecho.

Esta prórroga no será de aplicación a las concesiones que amparen ocupaciones y actividades en la zona de servicio de los puertos ni podrá amparar actividades o instalaciones que contravengan lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley de Costas.

2. El concesionario podrá solicitar la prórroga de la concesión desde la entrada en vigor de la Ley 2/2013, ... y, en todo caso, antes de que se extinga el plazo para el que fue inicialmente concedida.

El plazo de la prórroga se computará desde la fecha de su solicitud, con independencia del plazo que reste para la extinción de la concesión que se prorroga, y no excederá de 75 años computados desde el otorgamiento inicial de la concesión.

3. Las solicitudes de prórroga contempladas en el presente artículo se resolverán aplicando lo establecido en el artículo 135 y de acuerdo con el procedimiento establecido ...en este Reglamento, siempre que no se aprecien causas de caducidad del título cuya prórroga se solicita, en cuyo caso procederá su denegación, o se esté tramitando un procedimiento de caducidad de dicho título, en cuyo caso el procedimiento de prórroga se dejará en suspenso.

4. Las concesiones así prorrogadas se registrarán en todo lo demás por lo dispuesto en la Ley de costas y este reglamento

Competencias de las distintas administraciones. (Título VI / RGC.)

Dominio Público Marítimo-Terrestre y Servidumbres de Tránsito y acceso al mar: corresponde a la **Administración del Estado**, si bien se superponen con competencias de las comunidades autónomas en materia de ordenación del litoral y vertidos al mar y las municipales en cuanto a mantener las playas y lugares públicos de baño en las debidas condiciones de limpieza, higiene y salubridad, así como la observancia de las normas que sobre salvamento, y seguridad de vidas humanas dicte la Administración del Estado.

Servidumbre de Protección: Atribuidas a las **Comunidades Autónomas** en materia de autorizaciones y sanciones como consecuencia de la Modificación del Reglamento de Costas mediante el Real Decreto 1112/1992, si bien se superponen con competencias municipales en materia urbanística (redacción de planes, concesión de licencias, etc.)

El TRLSRM recogía anteriormente los Planes de Ordenación de Fachadas Marítimas, como instrumento específico de ordenación del frente marítimo para proporcionar un

tratamiento homogéneo al conjunto de la fachada marítima, pero la vigente LOTURM ha suprimido este instrumento por su carácter urbanístico, de competencia municipal, y no territorial.

El problema que surge ante este reparto de competencias es que, en una franja escasa de terreno (20m. en suelo urbano), se concentra la competencia de las tres administraciones cuyos intereses en algunos casos pueden ser encontrados.

Supuestos de informe preceptivo y vinculante de la Administración General del Estado. (art. 222 del RGC.)

1. *Corresponde también a la AGE emitir informe en los siguientes supuestos:*

a) *Planes y normas de ordenación territorial o urbanística y su modificación o revisión, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Costas, de este reglamento y de las normas que se dicten para su desarrollo y aplicación. Se entienden incluidos todos los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, sea cual sea su denominación, incluyendo... los Estudios de Detalle u otros de similar contenido, que incidan sobre el DPMT y sus zonas de servidumbre.*

(...)

2. *Los informes indicados en el apartado 1, que se limitarán a los aspectos relacionados con la gestión y protección del DPMT basados en el ejercicio de competencias propias, serán emitidos por el Ministerio..., en la forma y plazo establecidos en los artículos correspondientes de este reglamento.*

3. *El informe del Ministerio ... será vinculante en ...el ejercicio de facultades propias, derivadas de la titularidad demanial, por la necesidad de asegurar la protección de la integridad del dominio público, o bien derivadas de otras competencias sectoriales.*

Competencias de las comunidades autónomas. (art. 224 RGC.)

Las comunidades autónomas ejercerán las competencias que, en las materias de ordenación territorial y del litoral, puertos, urbanismo, vertidos al mar y demás relacionadas con el ámbito de la Ley de Costas, tengan atribuidas en virtud de sus respectivos Estatutos de Autonomía.

Competencias municipales. (art. 225 RGC.)

Las competencias municipales, en los términos previstos por la legislación que dicten las comunidades autónomas, podrán abarcar los siguientes extremos:

a) *Informar los deslindes del DPMT*

b) *Informar las solicitudes de reservas, adscripciones, autorizaciones y concesiones para la ocupación y aprovechamiento del DPMT*

c) *Explotar, en su caso, los servicios de temporada que puedan establecerse en las playas por cualquiera de las formas de gestión directa o indirecta previstas en la legislación de régimen local.*

d) *Mantener las playas y lugares públicos de baño en las debidas condiciones de limpieza, higiene y salubridad, así como vigilar la observancia de las normas e instrucciones dictadas por la AGE sobre salvamento y seguridad.*

Deberes de información mutua, coordinación y respeto entre las Administraciones públicas. (art.226. RGC.)

1. Las Administraciones públicas cuyas competencias incidan sobre el ámbito espacial contemplado en la Ley de Costas, ajustarán sus relaciones recíprocas a los deberes de información mutua, colaboración, coordinación y respeto a aquéllas

Tramitación del planeamiento territorial y urbanístico que ordene el litoral. (art. 227.RGC.)

1. En la tramitación de todo planeamiento territorial y urbanístico que ordene el litoral, el órgano competente, para su aprobación inicial, deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto correspondiente a la AGE para que ésta emita, en el plazo de un mes, informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes.

2. Concluida la tramitación del plan o normas de que se trate, e inmediatamente antes de la aprobación definitiva, la Administración competente dará traslado a la AGE del contenido de aquél para que en el plazo de dos meses se pronuncie sobre el mismo. En caso de que el informe no sea favorable en aspectos de su competencia, se abrirá un período de consultas, a fin de llegar a un acuerdo. Si, como resultado de este acuerdo, se modificara sustancialmente el contenido del plan o normas, deberá someterse nuevamente a información pública y audiencia de los organismos que hubieran intervenido preceptivamente en la elaboración.

La documentación deberá remitirse, en todo caso, al Servicio Periférico de Costas del Ministerio ..., precisando la fase del procedimiento en la que se encuentra el expediente.

Se enviará un ejemplar completo del instrumento de ordenación territorial y urbanística objeto del informe, debidamente diligenciado.

En los planos correspondientes deberán estar representadas las líneas de ribera del mar, de deslinde del DPMT de servidumbre de protección, de servidumbre de tránsito, de zona de influencia y de servidumbre de acceso al mar, definidas conforme lo dispuesto en la Ley de Costas.

Otras Disposiciones adicionales y transitorias del Reglamento de Costas.

Además de las ya destacadas, el Reglamento contiene una serie de disposiciones adicionales (12) y transitorias (25) que desarrollan pormenorizadamente diversos artículos de la Ley de Costas de 1988 y de las modificaciones de 2013 y 2021, de las que se destacan las siguientes:

Disposición adicional segunda. Desarrollo del apartado 1 de la disposición adicional 10ª de la Ley 22/1988. (Concepto de urbanizaciones marítimo-terrestres o marinas)

*1. Son **urbanizaciones marítimo-terrestres** los núcleos residenciales en tierra firme dotados de un sistema viario navegable, construido a partir de la inundación artificial de terrenos privados.*

2. 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.

3. Las urbanizaciones marítimo-terrestres deberán contar con un instrumento de ordenación territorial o urbanística que se ajuste a las prescripciones que, en materia de DPMT, se

establecen en esta disposición y en sus normas de desarrollo.

4. 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 haga sensible el efecto de las mareas, de terrenos que antes de dichas obras no sean de DPMT, ni estén afectados por la servidumbre de protección, producirán los siguientes efectos:

- a) El terreno inundado se incorporará al DPMT. No obstante, no se incluirán en el DPMT 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 DPMT 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.
- 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.
- 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 quinta. Desarrollo de la disposición adicional 3ª de la Ley 2/2013. (Coincidencia línea exterior paseos marítimos-ribera del mar)

1. La línea exterior de los paseos marítimos construidos por la Administración General del Estado o por otras Administraciones Públicas con la autorización de aquella, durante el periodo comprendido entre la entrada en vigor de la Ley de costas, y la entrada en vigor de la Ley 2/2013, se entenderá a todos los efectos como línea interior de la ribera del mar, siempre que tierra adentro de esa línea no se encuentren bienes con las características de DPMT establecidas en el artículo 3 de la Ley de Costas.

La Administración General del Estado podrá desafectar los terrenos situados tierra adentro de los paseos marítimos, de conformidad con lo previsto en ...la Ley de Costas, y en el 38 de este reglamento, siempre que estos terrenos hayan perdido las características establecidas en la Ley de Costas.

2. A efectos de esta disposición no se considerarán paseos marítimos aquellas instalaciones que no hayan supuesto una alteración del terreno que les sirve de soporte, tales como las pasarelas o los caminos de madera apoyados sobre el terreno o sobre pilotes...

3 En todos estos casos no será necesario tramitar un nuevo expediente de deslinde, sino uno de rectificación del existente, con información pública, informes de la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento afectado, y audiencia a los interesados.

Disposición transitoria vigesimosegunda. Desarrollo de la disposición transitoria 1ª de la Ley 2/2013...(aplicación del régimen de la servidumbre de protección a suelos urbanos no clasificados).

1. En el plazo de **dos años** desde la entrada en vigor de la Ley 2/2013 (*), ..., se podrá instar que el régimen previsto en la disposición transitoria 3ª, de la Ley 22/1988, se aplique

igualmente a los núcleos o áreas que, a su entrada en vigor, no estuvieran clasificados como suelo urbano pero que, en ese momento, reunieran alguno de los siguientes requisitos:

a) En municipios con planeamiento, los terrenos que, o bien cuenten con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y suministro de energía eléctrica y estuvieran consolidados por la edificación en al menos un tercio de su superficie, o bien, careciendo de alguno de los requisitos citados, estuvieran comprendidos en áreas consolidadas por la edificación como mínimo en dos terceras partes de su superficie, de conformidad con la ordenación de aplicación.

b) En municipios sin planeamiento, (idem apartado a))...como mínimo en la mitad de su superficie ...

2. La solicitud a que se refiere el apartado anterior se deberá presentar por la Administración urbanística competente para la delimitación del núcleo o área.

() Plazo actualmente prescrito, aunque el criterio sirve de referencia para aplicación de la D.T.10ª.*

Disposición transitoria vigesimocuarta. Plazo para la delimitación de los tramos naturales y urbanos de las playas.

*La Administración competente en materia de ordenación del territorio, en el **plazo de un año** desde la entrada en vigor de este reglamento, deberá delimitar los tramos de las playas de acuerdo con el artículo 67.*

*En tanto la Administración competente delimita los tramos de las playas, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar se pronunciará provisionalmente sobre el carácter natural o urbano del tramo de la playa a efectos de tramitación y otorgamiento de los títulos de ocupación del DPMT,(...) considerará **tramos urbanos** de las playas aquéllos que, no habiendo sido declarados de especial interés ambiental, paisajístico, arqueológico o similar, que los haga merecedores de protección de acuerdo con la legislación territorial, estén integrados en áreas urbanas que reúnan alguna de las siguientes características:*

a) Estén clasificadas como urbanos o consolidados por la edificación en al menos un 50% de su longitud.

b) Se encuentren dotadas en condiciones efectivas, al menos, de los siguientes servicios:

1.º Acceso peatonal y rodado, debiendo estar abierto al uso público y en condiciones efectivas, en los términos exigidos por este reglamento.

2.º Suministro de agua potable y energía eléctrica con caudales y potencia suficientes para los usos previstos. Igualmente, deberá disponer de alumbrado en, al menos, un tercio de su longitud.

3.º Evacuación de aguas residuales a la red de alcantarillado.

Determinaciones de la Ley Regional 13/15, LOTURM, en materia de Costas.

La Ley 2/2004, por la que se modificó la Ley 1/2001 del suelo de la Región de Murcia estableció el desarrollo de las competencias que en materia de ordenación del litoral fueron atribuidas por el Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia y precisadas por las sentencias 149/91 y 198/91 del Tribunal Constitucional, mediante la creación de un nuevo título denominado Ordenación del Litoral, donde se regulaba el desarrollo de proyectos, el régimen de autorizaciones y el de infracciones y sanciones, y así venía recogido en el TRLSRM de 2005.

La anterior ley del suelo recogía también los Planes de Ordenación del Litoral como instrumentos de ordenación territorial, para la ordenación de las playas y fachadas marítimas

en orden a su homogeneización, subdividiéndose los mismos en Planes de Ordenación de Playas y Planes de Ordenación de Fachadas Marítimas.

La vigente ley 13/15, LOTURM solo recoge como instrumento específico del litoral los planes de ordenación de playas y ha insertado las determinaciones relativas a la ordenación del litoral junto a las del territorio.

Concepto de ordenación del litoral (art. 48)

Ordenación de la parte terrestre del DPMT y sus zonas contiguas, así como la regulación de su régimen de usos, con la finalidad de proporcionar una respuesta integrada para la planificación y gestión del litoral, desarrollándose de forma coordinada con la planificación espacial marítima y los instrumentos de ordenación territorial.

Ámbito de la ordenación del litoral (art.48):

Zona costera de los municipios litorales de la Región de Murcia: (San Pedro del Pinatar, San Javier, Los Alcázares, Cartagena, La Unión, Mazarrón, Lorca y Águilas).

Régimen de autorizaciones (art.54):

Corresponde al director general competente en materia de ordenación del litoral autorizar los usos e instalaciones en la servidumbre de protección del DPMT, conforme a lo dispuesto en la legislación de costas.

Corresponde también al director general competente emitir informe en los procedimientos de deslinde, concesiones y demás supuestos de legislación de costas, así como recabar de otras consejerías y ayuntamientos la información precisa...

El procedimiento para las autorizaciones se regulará por orden del consejero competente en la materia...

En el marco competencial de la Ley de Costas, actualmente en la Dirección General de Movilidad y Litoral, de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la CARM, se realiza la gestión de la zona de Servidumbre de Protección del DPMT, llevando a cabo autorizaciones para obras, instalaciones y usos en esta zona y sus sanciones correspondientes. **(web de la CARM):**

Tras la aprobación de la Ley 2/2013, de protección y uso sostenible del litoral, y de modificación de la Ley 22/1988, de Costas, podemos distinguir dos procedimientos para las autorizaciones:

1) **Declaración responsable** para la realización de obras de reparación, mejora, consolidación y modernización sobre obras e instalaciones ya existentes y legales o legalizadas ubicadas en Servidumbre de Protección. Se trata de un procedimiento simplificado aplicable solamente a las obras que reúnan estas características. (Ver [Enlace a Guía de Procedimientos y Servicios](#).)

2) **Autorización** para obras, instalaciones y usos en Servidumbre de Protección, cuando no se cumplen los requisitos para la aplicación del procedimiento anterior. (Ver [Enlace a Guía de Procedimientos y Servicios](#).)

Régimen de infracciones y sanciones. (art.55).

Será el previsto en la Ley de Costas, debiendo acomodarse al régimen organizativo de la C.A. de la Región de Murcia para las infracciones en zona de servidumbre de protección

mediante orden del consejero competente.

Órganos: Director General, hasta 300.000€; Consejero, hasta 1.200.000€; Consejo de Gobierno, más de 1.200.000€.

Proyectos y ejecución de obras. (art. 56 a 58).

La LOTURM regula la formulación y aprobación de proyectos de obras por la consejería competente, que conlleven la posibilidad de ocupación o utilización de terrenos, incluso la expropiación por razones de utilidad pública.

Para la tramitación de proyectos, se establece un trámite de exposición pública y trámite de audiencia por plazo de 1 mes.

Si el proyecto u obras no estuviera previsto en el planeamiento vigente, deberá remitirse a la corporación local afectada para informe en el plazo de 1 mes si es adecuada al interés general, entendiéndose conforme en caso de silencio. En caso de disconformidad motivada se elevará a Consejo de Gobierno, que decidirá la ejecución del proyecto y ordenará la correspondiente adecuación del planeamiento en el plazo de 1 año.

AGUAS.**Legislación estatal.**

La Ley estatal 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas, reguló como bien de dominio público todas las aguas tanto superficiales como subterráneas.

Se desarrolló mediante Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por R.D.849/1986, de 11 de abril.

En 2001 se promulgaría el Texto Refundido de la Ley de Aguas, documento clave de referencia en relación con la planificación territorial y urbanística, en dos de sus elementos fundamentales: los cauces (el D.P.H) y los recursos hídricos para abastecimiento.

La legislación vigente según se recoge en el **Código de Aguas, Normativa Estatal. (BOE actualizado a 28/3/2023)** que incluye también la legislación de costas y medio ambiente y, a nuestros efectos, está integrada básicamente por las siguientes disposiciones:

- **El Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por RDL 1/2001 de 20 de julio.**
- **El Reglamento del Dominio Público Hidráulico**, aprobado por R.D. 849/1986.
- El Reglamento de Administración y Planificación Hidrológica aprobado por R.D. 927/1988.
- La Ley 10/2001, del Plan Hidrológico Nacional.
- La Ley 11/05 de modificación del PHN y del T. Refundido de la Ley de Aguas. (no recogida expresamente en el código)
- El Reglamento de Planificación Hidrológica aprobado por R.D. 907/2007.
- **El R.D. 903/2010, de Evaluación y Gestión de Riesgos de Inundación.**
- **El R.D. 638/2016, de modificación del Reglamento del DPH**, identificando usos y actividades vulnerables
- El R.D. 35/2023 Revisión de Planes Hidrológicos de las demarcaciones (entre otras la del Segura)

A nuestros efectos utilizaremos básicamente el Texto Refundido de la Ley de Aguas (TRLA) y el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH), incluyendo la modificación de 2016 y además del R.D. de Evaluación y Gestión de Riesgos de Inundación (RDRI).

Desde la aprobación de la Ley de Aguas, todas las aguas continentales superficiales, así como las subterráneas renovables, integradas todas ellas en el Ciclo Hidrológico, constituyen un recurso unitario, subordinado al interés general, que forma parte del dominio público estatal.

Objeto de la Ley. Artículo 1.TRLA

1. Es objeto de esta Ley la regulación del dominio público hidráulico, del uso del agua y del ejercicio de las competencias atribuidas al Estado en las materias relacionadas con dicho dominio en el marco de las competencias delimitadas en el artículo 149 de la Constitución.

2. Es también objeto de esta ley el establecimiento de las normas básicas de protección de las aguas continentales, costeras y de transición, sin perjuicio de su calificación jurídica y de la legislación específica que les sea de aplicación.

3. *Las aguas continentales superficiales, así como las subterráneas renovables, integradas todas ellas en el ciclo hidrológico, constituyen un recurso unitario, subordinado al interés general, que forma parte del dominio público estatal como dominio público hidráulico.*

4. *Corresponde al Estado, en todo caso, y en los términos que se establecen en esta Ley, la planificación hidrológica a la que deberá someterse toda actuación sobre el dominio público hidráulico.*

5. *Las aguas minerales y termales se regularán por su legislación específica, sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en el apartado 2.*

Definición de dominio público hidráulico. Artículo 2.TRLA

*Constituyen el **dominio público hidráulico del Estado**, con las salvedades expresamente establecidas en esta Ley:*

*a) **Las aguas continentales, tanto las superficiales como las subterráneas renovables con independencia del tiempo de renovación.***

*b) **Los cauces de corrientes naturales, continuas o discontinuas.***

*c) **Los lechos de los lagos y lagunas y los de los embalses superficiales en cauces públicos.***

*d) **Los acuíferos, a los efectos de los actos de disposición o de afección de los recursos hidráulicos.***

*e) Las aguas procedentes de la **desalación de agua de mar.***

(Este apartado, introducido en la ley 11/2005)

En los arts. 240 a 242 del RDPH, se establecen los supuestos en que deben deslindarse el cauce y las zonas de dominio público hidráulico. A estos efectos se desarrolla el programa LINDE por los organismos de Cuenca.

Modificación de la fase atmosférica. Artículo 3TRLA

La fase atmosférica del ciclo hidrológico sólo podrá ser modificada artificialmente por la Administración del Estado o por aquellos a quienes ésta autorice.

Definición de cauce. Artículo 4.TRLA

Álveo o cauce natural de una corriente continua o discontinua es el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.

La determinación de ese terreno se realizará atendiendo a sus características geomorfológicas, ecológicas y teniendo en cuenta las informaciones hidrológicas, hidráulicas, fotográficas y cartográficas que existan, así como las referencias históricas disponibles. (RDPH)

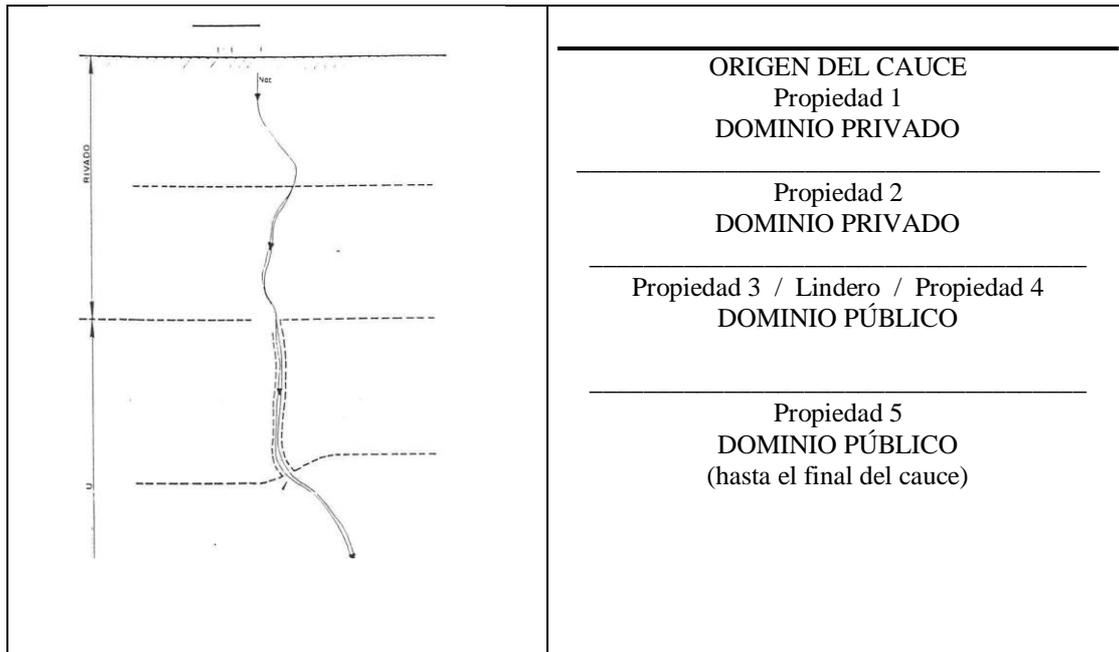
Cauces de dominio privado. Artículo 5.TRLA

1. *Son de dominio privado los cauces por los que ocasionalmente discurran aguas pluviales en tanto atraviesen, desde su origen, únicamente fincas de dominio particular.*

2. *El dominio privado de estos cauces no autoriza para hacer en ellos labores ni construir*

obras que puedan hacer variar el curso natural de las aguas o alterar su calidad en perjuicio del interés público o de tercero, o cuya destrucción por la fuerza de las avenidas pueda ocasionar daños a personas o cosas.

(En el punto en que pasan a ser lindero entre fincas privadas adquieren carácter de cauces públicos hasta su desembocadura, aunque aguas abajo vuelvan a atravesar una sola finca)



Definición de riberas. Artículo 6.TRLA

1. Se entiende por riberas las fajas laterales de los cauces públicos situadas por encima del nivel de aguas bajas, y por márgenes los terrenos que lindan con los cauces.

Las márgenes están sujetas, en toda su extensión longitudinal:

- a) A una zona de servidumbre de cinco metros de anchura, para uso público que se regulará reglamentariamente.*
- b) A una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.*

2. En las zonas próximas a la desembocadura en el mar, en el entorno inmediato de los embalses o cuando las condiciones topográficas o hidrográficas de los cauces y márgenes lo hagan necesario para la seguridad de personas y bienes, podrá modificarse la anchura de ambas zonas en la forma que reglamentariamente se determine.



Zonas de servidumbre y policía.

Se recogen en este artículo las limitaciones de los cauces públicos, estableciendo a lo largo de sus márgenes una zona de servidumbre de paso de 5m. para uso público y zona de policía de 100 m.

Las distancias se miden horizontalmente a partir del límite superior del cauce, definiendo como álveo o cauce natural, de una corriente continua (río) o discontinua (rambla), el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.

En la zona de servidumbre de paso para uso público, aunque se mantiene la titularidad privada, no se podrá plantar especies arbóreas, ni edificar sin obtener la autorización pertinente, que solo se otorgará en casos muy justificados (art. 7.2. RDPH)

Las obras de urbanización o edificación en la zona de servidumbre o policía precisan autorización previa del Organismo de Cuenca, (art. 9.3 RDPH).

Para realizar cualquier tipo de construcción en la zona de policía de cauces, se exigirá la autorización previa al Organismo de Cuenca, a menos que el Plan de Ordenación urbana, otras figuras de ordenamiento o planes de obras de la administración hayan sido informados por aquel (Confederación Hidrográfica del Segura) y hubieran recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto. (art. 78.1 RDPH)

Se destacan aquí las precisiones introducidas por el RD 638/2016 sobre los usos y actividades vulnerables en el Reglamento del dominio público hidráulico.

Artículo 8. RDPH

Por razones topográficas, hidrográficas, o si lo exigieran las características de la concesión de un aprovechamiento hidráulico, podrá modificarse la zona de servidumbre. La modificación se hará por causas justificadas de exigencia del uso público, previa la tramitación de un expediente en el que se oirá al propietario del terreno y, en su caso, al titular de la concesión, determinándose la correspondiente indemnización de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa, si procediera.

Artículo 9. RDPH

1. En la zona de policía de 100 metros de anchura medidos horizontalmente a partir del cauce quedan sometidos a lo dispuesto en este Reglamento las siguientes actividades y usos del suelo:

- a) Las alteraciones sustanciales del relieve natural del terreno.
- b) Las extracciones de áridos.
- c) Las construcciones de todo tipo, tengan carácter definitivo o provisional.
- d) Cualquier otro uso o actividad que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas o que pueda ser causa de degradación o deterioro del estado de la masa de agua, del ecosistema acuático, y en general, del dominio público hidráulico.

2. Sin perjuicio de la modificación de los límites de la zona de policía, cuando concurra alguna de las causas señaladas en el ...TRLA, la zona de policía podrá ampliarse, si ello fuese necesario, para incluir la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo, al objeto específico de proteger el régimen de corrientes en avenidas, y reducir el riesgo de producción de daños en personas y bienes. En estas zonas o vías de flujo preferente sólo podrán ser autorizadas aquellas actividades no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dichas zonas, en los términos previsto en los artículos 9 bis, 9 ter y 9 quáter.

La zona de flujo preferente es aquella zona constituida por la unión de la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas, o vía de intenso desagüe, y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas.

A los efectos de la aplicación de la definición anterior, se considerará que pueden producirse graves daños sobre las personas y los bienes cuando las condiciones hidráulicas durante la avenida satisfagan uno o más de los siguientes criterios:

- a) Que el calado sea superior a 1 m.
- b) Que la velocidad sea superior a 1 m/s.
- c) Que el producto de ambas variables sea superior a 0,5 m²/s.

Se entiende por vía de intenso desagüe la zona por la que pasaría la avenida de 100 años de periodo de retorno sin producir una sobreelevación mayor que 0,3 m, respecto a la cota de la lámina de agua que se produciría con esa misma avenida considerando toda la llanura de inundación existente. La sobreelevación anterior podrá, a criterio del organismo de cuenca, reducirse hasta 0,1 m cuando el incremento de la inundación pueda producir graves perjuicios o aumentarse hasta 0,5 m en zonas rurales o cuando el incremento de la inundación produzca daños reducidos.

En la delimitación de la zona de flujo preferente se empleará toda la información de índole histórica y geomorfológica existente, a fin de garantizar la adecuada coherencia de los resultados con las evidencias físicas disponibles sobre el comportamiento hidráulico del río.

3. La modificación de los límites de la zona de policía, cuando concurra alguna de las causas señaladas en el apartado 2 del presente artículo, solo podrá ser promovida por la Administración General del Estado, autonómica o local.

La competencia para acordar la modificación corresponderá al organismo de cuenca, debiendo

instruir al efecto el oportuno expediente en el que deberá practicarse el trámite de información pública y el de audiencia a los ayuntamientos y comunidades autónomas en cuyo territorio se encuentren los terrenos gravados y a los propietarios afectados. La resolución deberá ser motivada y publicada, al menos, en el Boletín Oficial de las provincias afectadas.

4. La ejecución de cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces precisará autorización administrativa previa del organismo de cuenca, sin perjuicio de los supuestos especiales regulados en este Reglamento. Dicha autorización será independiente de cualquier otra que haya de ser otorgada por los distintos órganos de las Administraciones públicas.

Artículo 9 bis. (RDPH) Limitaciones a los usos en la zona de flujo preferente en suelo rural.

Con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes, de conformidad con lo previsto en el artículo 11.3 del TRLA, y sin perjuicio de las normas complementarias que puedan establecer las comunidades autónomas, se establecen las siguientes limitaciones en los usos del suelo en la zona de flujo preferente:

1. En los suelos que se encuentren en la fecha de entrada en vigor del R.D. 638/2016, ..., en la situación básica de suelo rural del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana aprobado por el R.D.L.7/2015, ... no se permitirá la instalación de nuevas:

a) Instalaciones que almacenen, transformen, manipulen, generen o viertan productos que pudieran resultar perjudiciales para la salud humana y el entorno (suelo, agua, vegetación o fauna) como consecuencia de su arrastre, dilución o infiltración, en particular estaciones de suministro de carburante, depuradoras industriales, almacenes de residuos, instalaciones eléctricas de media y alta tensión;

o centros escolares o sanitarios, residencias de personas mayores, o de personas con discapacidad,

centros deportivos o grandes superficies comerciales donde puedan darse grandes aglomeraciones de población;

o parques de bomberos, centros penitenciarios, instalaciones de los servicios de Protección Civil.

b) Edificaciones, obras de reparación o rehabilitación que supongan un incremento de la ocupación en planta o del volumen de edificaciones existentes, cambios de uso que incrementen la vulnerabilidad de la seguridad de las personas o bienes frente a las avenidas, garajes subterráneos, sótanos y cualquier edificación bajo rasante e instalaciones permanentes de aparcamientos de vehículos en superficie.

c) Acampadas, zonas destinadas al alojamiento en los campings y edificios de usos vinculados.

d) Depuradoras de aguas residuales urbanas, salvo en aquellos casos en los que se compruebe que no existe una ubicación alternativa o, en el caso de pequeñas poblaciones, que sus sistemas de depuración sean compatibles con las inundaciones....

e) Invernaderos, cerramientos y vallados que no sean permeables, tales como los cierres de muro de fábrica estancos de cualquier clase.

f) Granjas y criaderos de animales que deban estar incluidos en el Registro de explotaciones ganaderas.

g) Rellenos que modifiquen la rasante del terreno y supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe. ...

h) Acopios de materiales que puedan ser arrastrados o puedan degradar el dominio público hidráulico o almacenamiento de residuos de todo tipo.

i) Infraestructuras lineales diseñadas de modo tendente al paralelismo con el cauce. Excepcionalmente, cuando se demuestre en que no existe otra alternativa viable de trazado, podrá admitirse una ocupación parcial de la zona de flujo preferente, minimizando siempre la alteración del régimen hidráulico ...Quedan exceptuadas las infraestructuras de saneamiento, abastecimiento y otras canalizaciones subterráneas

2. **Excepcionalmente** se permite la construcción de pequeñas edificaciones destinadas a usos agrícolas con una superficie máxima de 40 m², la construcción de las obras necesarias asociadas a los aprovechamientos reconocidos por la legislación de aguas, y aquellas otras obras destinadas a la conservación y restauración de construcciones singulares asociadas a usos tradicionales del agua, siempre que se mantenga su uso tradicional y no permitiendo, en ningún caso, un cambio de uso salvo el acondicionamiento museístico, siempre que se reúnan los siguientes requisitos:

- a) No represente un aumento de la vulnerabilidad de la seguridad de las personas o bienes frente a las avenidas.
- b) Que no se incremente de manera significativa la inundabilidad del entorno inmediato, ni aguas abajo, ni se condicionen las posibles actuaciones de defensa contra inundaciones de la zona urbana...

3. Toda actuación en la zona de flujo preferente deberá contar con una **declaración responsable**, presentada ante la Administración hidráulica competente e integrada, en su caso, en la documentación del expediente de autorización, en la que el promotor exprese claramente que conoce y asume el riesgo existente y las medidas de protección civil aplicables al caso, comprometiéndose a trasladar esa información a los posibles afectados, con independencia de las medidas complementarias que estime oportuno adoptar para su protección.

Dicha declaración será independiente de cualquier autorización o acto de intervención administrativa previa que haya de ser otorgada por los distintos órganos de las Administraciones públicas, con sujeción, al menos, a las limitaciones de uso que se establecen en este artículo. En particular, estas actuaciones deberán contar con carácter previo a su realización, según proceda, con la autorización en la zona de policía en los términos previstos en el artículo 78 o con el informe de la Administración hidráulica de conformidad con el artículo 25.4 del TRLA (en tal caso, a menos que el correspondiente Plan de Ordenación Urbana, otras figuras de ordenamiento urbanístico o planes de obras de la Administración, hubieran sido informados y hubieran recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto).

La declaración responsable deberá presentarse ante la Administración hidráulica con una antelación mínima de un mes antes del inicio de la actividad en los casos en que no haya estado incluida en un expediente de autorización.

4. Para los supuestos excepcionales anteriores, y para las edificaciones ya existentes, las administraciones competentes fomentarán la adopción de medidas de disminución de la vulnerabilidad y autoprotección, todo ello de acuerdo con lo establecido en la Ley 17/2015...,

del Sistema Nacional de Protección Civil y la normativa de las comunidades autónomas.

Artículo 9 ter. (RDPH) Obras y construcciones en la zona de flujo preferente en suelos en situación básica de suelo urbanizado.

*1. En el suelo que se encuentre en la fecha de entrada en vigor del R.D.638/2016, en la situación básica de **suelo urbanizado** de acuerdo con texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, se podrán realizar nuevas edificaciones, obras de reparación o rehabilitación que supongan un incremento de la ocupación en planta o del volumen de edificaciones existentes, cambios de uso, garajes subterráneos, sótanos y cualquier edificación bajo rasante e instalaciones permanentes de aparcamientos de vehículos en superficie, siempre que se reúnan los siguientes requisitos y sin perjuicio de las normas adicionales que establezcan las comunidades autónomas:*

a) No representen un aumento de la vulnerabilidad de la seguridad de las personas o bienes frente a las avenidas, al haberse diseñado teniendo en cuenta el riesgo al que están sometidos.

b) Que no se incremente de manera significativa la inundabilidad del entorno inmediato ni aguas abajo, ni se condicionen las posibles actuaciones de defensa contra inundaciones de la zona urbana.

Se considera que se produce un incremento significativo de la inundabilidad cuando a partir de la información obtenida de los estudios hidrológicos e hidráulicos, que en caso necesario sean requeridos para su autorización y que definan la situación antes de la actuación prevista y después de la misma, no se deduzca un aumento de la zona inundable en terrenos altamente vulnerables.

c) Que no se traten de nuevas instalaciones que almacenen, transformen, manipulen, generen o viertan productos que pudieran resultar perjudiciales para la salud humana y el entorno (suelo, agua, vegetación o fauna) como consecuencia de su arrastre, dilución o infiltración...

d) Que no se trate de nuevos centros escolares o sanitarios, residencias de personas mayores, o de personas con discapacidad, centros deportivos o grandes superficies comerciales donde puedan darse grandes aglomeraciones de población.

e) Que no se trate de nuevos parques de bomberos, centros penitenciarios o instalaciones de los servicios de Protección Civil.

f) Las edificaciones de carácter residencial se diseñarán teniendo en cuenta el riesgo y el tipo de inundación existente y los nuevos usos residenciales se dispondrán a una cota tal que no se vean afectados por la avenida con periodo de retorno de 500 años.

Podrán disponer de garajes subterráneos y sótanos, siempre que se garantice la estanqueidad del recinto para la avenida de 500 años de período de retorno, y que se realicen estudios específicos para evitar el colapso de las edificaciones, todo ello teniendo en cuenta la carga sólida transportada y que además dispongan de respiraderos y vías de evacuación por encima de la cota de dicha avenida. Se deberá tener en cuenta, en la medida de lo posible, su accesibilidad en situación de emergencia por inundaciones.

2. Además de lo exigido en el artículo 9 bis.3, con carácter previo al inicio de las obras, el promotor deberá disponer del certificado del Registro de la Propiedad en el que se acredite que existe anotación registral indicando que la construcción se encuentra en zona de flujo preferente.

3. Para los supuestos excepcionales anteriores, y para las edificaciones ya existentes, las administraciones competentes fomentarán la adopción de medidas de disminución de la vulnerabilidad y autoprotección, todo ello de acuerdo con lo establecido en la Ley 17/2015, ... del Sistema Nacional de Protección Civil y la normativa de las comunidades autónomas.

Artículo 9 quáter. (RDPH) **Régimen especial en municipios con más de 1/3 de su superficie incluida en la zona de flujo preferente.**

1. En los municipios en que al menos un 1/3 de su superficie esté incluida en la zona de flujo preferente o que por la morfología de su territorio tengan una imposibilidad material para orientar sus futuros desarrollos hacia zonas no inundables, se podrá permitir como régimen especial la realización de nuevas edificaciones o usos asociados en la zona de flujo preferente, siempre que cumplan los siguientes requisitos y sin perjuicio de las normas adicionales que establezcan las comunidades autónomas:

a) Estén ubicados fuera de la zona de policía.

b) No incrementen de manera significativa el riesgo de inundación existente. ...

c) No representen un aumento de la vulnerabilidad de la seguridad de las personas o bienes frente a las avenidas, al haberse diseñado teniendo en cuenta el riesgo al que están sometidos, cumpliendo además con lo establecido en el artículo 9 ter.1.f).

d) No se permitirá la construcción de instalaciones que se encuentren entre las contenidas en el artículo 9 bis.1.a), e) y h), ni grandes superficies comerciales donde puedan darse grandes aglomeraciones de población.

e) No se permitirá, salvo que cuando con carácter excepcional se demuestre que no existe otra alternativa de ubicación, el nuevo establecimiento de servicios o equipamientos sensibles o infraestructuras públicas esenciales para el núcleo urbano tales como: hospitales, centros escolares o sanitarios, residencias de personas mayores o de personas con discapacidad, centros deportivos, parques de bomberos, depuradoras, instalaciones de los servicios de Protección Civil o similares.

Para estos casos excepcionales, las infraestructuras requeridas no deberán incrementar de manera significativa la inundabilidad del entorno inmediato ni aguas abajo, de forma que no se produzca un aumento de la zona inundable en terrenos altamente vulnerables. Igualmente, no condicionarán las posibles actuaciones de defensa contra inundaciones de la zona urbana, ni representarán un aumento de la vulnerabilidad de la seguridad de las personas o bienes frente a las avenidas, al haberse diseñado teniendo en cuenta el riesgo al que están sometidas, cumpliendo además con lo establecido en el artículo 9 ter.1.f); para ello se realizarán los oportunos estudios hidrológicos e hidráulicos que definan la situación antes de la actuación prevista y después de la misma.

2. Además de lo exigido en el artículo 9 bis.3, con carácter previo al inicio de las obras, el promotor deberá disponer del certificado del Registro de la Propiedad en el que se acredite que

existe anotación registral indicando que la construcción se encuentra en zona de flujo preferente.

3. Para los supuestos anteriores, y para las edificaciones ya existentes, las administraciones competentes fomentarán la adopción de medidas de disminución de la vulnerabilidad y autoprotección, todo ello de acuerdo con lo establecido en la Ley 17/2015... del Sistema Nacional de Protección Civil y la normativa de las comunidades autónomas.

Lecho o fondo de los lagos, lagunas y embalses superficiales. Artículo 9.TRLA

1. Lecho o fondo de los lagos y lagunas es el terreno que ocupan sus aguas en las épocas en que alcanzan su mayor nivel ordinario.

2. Lecho o fondo de un embalse superficial es el terreno cubierto por las aguas cuando éstas alcanzan su mayor nivel a consecuencia de las máximas crecidas ordinarias de los ríos que lo alimentan.

Las charcas situadas en predios de propiedad privada. Artículo 10.TRLA

Las charcas situadas en predios de propiedad privada se considerarán como parte integrante de los mismos siempre que se destinen al servicio exclusivo de tales predios y sin perjuicio de la aplicación de la legislación ambiental correspondiente.

Las zonas inundables. Artículo 11. TRLA

1. Los terrenos que puedan resultar inundados durante las crecidas no ordinarias de los lagos, lagunas, embalses, ríos o arroyos, conservarán la calificación jurídica y la titularidad dominical que tuvieren.

2. Los Organismos de cuenca darán traslado a las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo de los datos y estudios disponibles sobre avenidas, al objeto de que se tengan en cuenta en la planificación del suelo y, en particular, en las autorizaciones de usos que se acuerden en las zonas inundables.

3. El Gobierno, por Real Decreto, podrá establecer las limitaciones en el uso de las zonas inundables que estime necesarias para garantizar la seguridad de las personas y bienes. Los Consejos de Gobierno de las Comunidades Autónomas podrán establecer, además, normas complementarias de dicha regulación.

Se consideran zonas inundables las delimitadas por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas cuyo período estadístico de retorno sea de 500 años, a menos que el Ministerio competente, a propuesta del organismo de cuenca fije, en expediente concreto, la delimitación que en cada caso resulte más adecuada al comportamiento de la corriente. (art. 14.3 RDPH).

La modificación del RDPH por el R.D. de 2016 ha precisado lo siguiente:

Artículo 14. RDPH

1. Se considera zona inundable los terrenos que puedan resultar inundados por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas cuyo período estadístico de retorno sea de 500 años, atendiendo a estudios geomorfológicos, hidrológicos e hidráulicos, así como de series de avenidas históricas y documentos o evidencias históricas de las mismas en los lagos, lagunas, embalses, ríos o arroyos.

Estos terrenos cumplen labores de retención o alivio de los flujos de agua y carga sólida transportada durante dichas crecidas o de resguardo contra la erosión. Estas zonas se declararán en los lagos, lagunas, embalses, ríos o arroyos.

La calificación como zonas inundables no alterará la calificación jurídica y la titularidad dominical que dichos terrenos tuviesen.

2. Los organismos de cuenca darán traslado a las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo de los datos y estudios disponibles sobre avenidas, al objeto de que se tengan en cuenta en la planificación del suelo, y en particular, en las autorizaciones de usos que se acuerden en las zonas inundables.

De igual manera los organismos de cuenca trasladarán al Catastro inmobiliario así como a las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo los deslindes aprobados definitivamente, o las delimitaciones de los mismos basadas en los estudios realizados, así como de las zonas de servidumbre y policía, al objeto de que sean incorporados en el catastro y tenidos en cuenta en el ejercicio de sus potestades sobre ordenación del territorio y planificación urbanística, o en la ejecución del planeamiento ya aprobado.

3. El conjunto de estudios de inundabilidad realizados por el Ministerio de Medio Ambiente y sus organismos de cuenca configurarán el *Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables*, (SNCZI) que deberá desarrollarse en colaboración con las correspondientes comunidades autónoma, y, en su caso, con las administraciones locales afectadas.

En esta cartografía, además de la zona inundable, se incluirá de forma preceptiva la delimitación de los cauces públicos y de las zonas de servidumbre y policía, incluyendo las vías de flujo preferente.

La información contenida en el SNCZI estará a disposición de los órganos de la Administración estatal, autonómica y local.

Se dará publicidad al SNCZI de conformidad con lo dispuesto en la Ley 27/2006, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

Artículo 14 bis. (RDPH) Limitaciones a los usos del suelo en la zona inundable.

Con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes, de conformidad con lo previsto en el TRLA, y sin perjuicio de las normas complementarias que puedan establecer las comunidades autónomas, se establecen las siguientes limitaciones en los usos del suelo en la zona inundable:

1. *Las nuevas edificaciones y usos asociados en aquellos suelos que se encuentren en situación básica de **suelo rural** en la fecha de entrada en vigor del R.D. 638/2016, se realizarán, en la medida de lo posible, fuera de las zonas inundables.*

En aquellos casos en los que no sea posible, se estará a lo que al respecto establezcan, en su caso, las normativas de las comunidades autónomas, teniendo en cuenta lo siguiente:

a) *Las edificaciones se diseñarán teniendo en cuenta el riesgo de inundación existente y los nuevos usos residenciales se dispondrán a una cota tal que no se vean afectados por la avenida con periodo de retorno de 500 años, debiendo diseñarse teniendo en cuenta el riesgo y el tipo de inundación existente.*

Podrán disponer de garajes subterráneos y sótanos, siempre que se garantice la estanqueidad del recinto para la avenida de 500 años de período de retorno, se

realicen estudios específicos para evitar el colapso de las edificaciones, todo ello teniendo en cuenta la carga sólida transportada, y además se disponga de respiraderos y vías de evacuación por encima de la cota de dicha avenida. Se deberá tener en cuenta su accesibilidad en situación de emergencia por inundaciones.

b) Se evitará el establecimiento de servicios o equipamientos sensibles o infraestructuras públicas esenciales tales como, hospitales, centros escolares o sanitarios, residencias de personas mayores o de personas con discapacidad, centros deportivos o grandes superficies comerciales donde puedan darse grandes aglomeraciones de población, acampadas, zonas destinadas al alojamiento en los campings y edificios de usos vinculados, parques de bomberos, centros penitenciarios, depuradoras, instalaciones de los servicios de Protección Civil, o similares. Excepcionalmente, cuando se demuestre que no existe otra alternativa de ubicación, se podrá permitir su establecimiento, siempre que se cumpla lo establecido en el apartado anterior y se asegure su accesibilidad en situación de emergencia por inundaciones.

2. En aquellos suelos que se encuentren a en la fecha de entrada en vigor del R.D. 638/2016, en la situación básica de suelo urbanizado, podrá permitirse la construcción de nuevas edificaciones, teniendo en cuenta, en la medida de lo posible, lo establecido en las letras a) y b) del apartado 1.

3. Para los supuestos anteriores, y para las edificaciones ya existentes, las administraciones competentes fomentarán la adopción de medidas de disminución de la vulnerabilidad y autoprotección, todo ello de acuerdo con lo establecido en la Ley 17/2015, del Sistema Nacional de Protección Civil y la normativa de las comunidades autónomas.

Asimismo, el promotor deberá suscribir una declaración responsable en la que exprese claramente que conoce y asume el riesgo existente y las medidas de protección civil aplicables al caso, comprometiéndose a trasladar esa información a los posibles afectados, con independencia de las medidas complementarias que estime oportuno adoptar para su protección. Esta declaración responsable deberá estar integrada, en su caso, en la documentación del expediente de autorización.

En los casos en que no haya estado incluida en un expediente de autorización de la administración hidráulica, deberá presentarse ante ésta con una antelación mínima de un mes antes del inicio de la actividad.

4. Además de lo establecido en el apartado anterior, con carácter previo al inicio de las obras, el promotor deberá disponer del certificado del Registro de la Propiedad en el que se acredite que existe anotación registral indicando que la construcción se encuentra en zona inundable.

5. En relación con las zonas inundables, se distinguirá entre aquéllas que están incluidas dentro de la zona de policía que define el ...TRLA, en la que la ejecución de cualquier obra o trabajo precisará autorización administrativa de los organismos de cuenca ... de aquellas otras zonas inundables situadas fuera de dicha zona de policía, en las que las actividades serán autorizadas por la administración competente con sujeción, al menos, a las limitaciones de uso que se establecen en este artículo, y al informe que emitirá con carácter previo la Administración hidráulica de conformidad con el artículo 25.4 del TRLA, a menos que el correspondiente Plan de Ordenación Urbana, otras figuras de ordenamiento urbanístico o planes de obras de la Administración, hubieran sido informados y hubieran recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto.

De la Administración pública del agua.

Principios rectores de la gestión en materia de aguas. Artículo 14.TRLA.

1.º Unidad de gestión, tratamiento integral, economía del agua, desconcentración, descentralización, coordinación, eficacia y participación de los usuarios.

2.º Respeto a la unidad de la cuenca hidrográfica, de los sistemas hidráulicos y del ciclo hidrológico.

3.º Compatibilidad de la gestión pública del agua con la ordenación del territorio, la conservación y protección del medio ambiente y la restauración de la naturaleza

Definición de cuenca hidrográfica. Artículo 16. TRLA

*A los efectos de esta ley, se entiende por **cuenca hidrográfica** la superficie de terreno cuya escorrentía superficial fluye en su totalidad a través de una serie de corrientes, ríos y eventualmente lagos hacia el mar por una única desembocadura, estuario o delta.*

La cuenca hidrográfica como unidad de gestión del recurso se considera indivisible.

Demarcación hidrográfica. Artículo 16 bis.TRLA

1. Se entiende por demarcación hidrográfica la zona terrestre y marina compuesta por una o varias cuencas hidrográficas vecinas y las aguas de transición, subterráneas y costeras asociadas a dichas cuencas.

Son aguas de transición, las masas de agua superficial próximas a la desembocadura de los ríos que son parcialmente salinas como consecuencia de su proximidad a las aguas costeras, pero que reciben una notable influencia de flujos de agua dulce

(....)

4. La demarcación hidrográfica, como principal unidad a efectos de la gestión de cuencas, constituye el ámbito espacial al que se aplican las normas de protección de las aguas contempladas en esta ley sin perjuicio del régimen específico de protección del medio marino que pueda establecer el Estado.

5. El Gobierno, por real decreto (), oídas las comunidades autónomas, fijará el ámbito territorial de cada demarcación hidrográfica que será coincidente con el de su plan hidrológico.*

() Real Decreto 125/2007, de 2 de febrero, por el que se fija el ámbito territorial de las demarcaciones hidrográficas.*



Según el citado R.D. existen 18 demarcaciones hidrográficas:

- 7 Demarcaciones Intracomunitarias: Galicia-costa, País Vasco, Cataluña, Andalucía Atlántico y Mediterráneo y las Islas Baleares y Canarias
- 3-Demarcaciones Intercomunitarias: Guadalquivir, Segura y Júcar.
- 8-Demarcaciones compartidas con otros países: Miño, Duero, Tajo, Guadiana (Portugal); Cantábrico y Ebro (Francia); Ceuta y Melilla (Marruecos)

Funciones del Estado en relación con el dominio público hidráulico. Artículo 17. TRLA

- a) *La planificación hidrológica y la realización de los planes estatales de infraestructuras hidráulicas ...*
- b) *La adopción de las medidas precisas para el cumplimiento de los acuerdos y Convenios internacionales en materia de aguas.*
- c) *El otorgamiento de concesiones referentes al dominio público hidráulico en las cuencas hidrográficas que excedan del ámbito territorial de una sola Comunidad Autónoma.*
- d) *El otorgamiento de autorizaciones referentes al dominio público hidráulico, así como la tutela de éste, en las cuencas hidrográficas que excedan del ámbito territorial, de una sola Comunidad Autónoma. La tramitación de las mismas podrá, no obstante, ser encomendada a las Comunidades Autónomas.*

Régimen jurídico básico aplicable a las Comunidades Autónomas. Artículo 18. TRLA

1. La Comunidad Autónoma que, en virtud de su Estatuto de Autonomía, ejerza competencia sobre el dominio público hidráulico en cuencas hidrográficas comprendidas íntegramente dentro de su territorio, ajustará el régimen jurídico de su administración hidráulica a las siguientes bases:

- a) *Aplicación de los principios establecidos en el artículo 14 de esta Ley.*
- b) *La representación de los usuarios en los órganos colegiados de la Administración*

hidráulica no será inferior al tercio de los miembros que los integren.

2. *Los actos y acuerdos que infrinjan la legislación hidráulica del Estado o no se ajusten a la planificación hidrológica y afecten a su competencia en materia hidráulica podrán ser impugnados ante la jurisdicción contencioso-administrativa.*

Los organismos de cuenca. Artículo 21.TRLA

*En las cuencas hidrográficas que excedan el ámbito territorial de una Comunidad Autónoma se constituirán **organismos de cuenca** con las funciones y cometidos que se regulan en esta Ley.*

Naturaleza y régimen jurídico de los organismos de cuenca. Artículo 22.TRLA

1. *Los organismos de cuenca, con la denominación de **Confederaciones Hidrográficas**, son organismos autónomos de los previstos en ... la Ley 6/1997, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, adscritos, ... al Ministerio de Medio Ambiente.*

Colaboración con las Comunidades Autónomas. Artículo 25 TRLA

1. *Los organismos de cuenca y las Comunidades Autónomas podrán establecer una mutua colaboración en el ejercicio de sus respectivas competencias, especialmente mediante la incorporación de aquéllas a la Junta de Gobierno de dichos organismos, según lo determinado en esta Ley.*

2. *Los organismos de cuenca podrán celebrar convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas, las Administraciones Locales y las Comunidades de usuarios para el ejercicio de sus respectivas competencias, conforme a lo dispuesto en la legislación vigente.*

3. *Los expedientes que tramiten los organismos de cuenca en el ejercicio de sus competencias sustantivas sobre la utilización y aprovechamiento del dominio público hidráulico se someterán a informe previo de las Comunidades Autónomas para que manifiesten, en el plazo y supuestos que reglamentariamente se determinen, lo que estimen oportuno en materias de su competencia.*

...

4. *Las Confederaciones Hidrográficas emitirán **informe previo**, en el plazo y supuestos que reglamentariamente se determinen, sobre los actos y planes que las Comunidades Autónomas hayan de aprobar en el ejercicio de sus competencias, entre otras, en materia de medio ambiente, ordenación del territorio y urbanismo, espacios naturales, pesca, montes, regadíos y obras públicas de interés regional, siempre que tales actos y planes afecten al régimen y aprovechamiento de las aguas continentales o a los usos permitidos en terrenos de dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía, teniendo en cuenta a estos efectos lo previsto en la planificación hidráulica y en las planificaciones sectoriales aprobadas por el Gobierno.*

Cuando los actos o planes de las Comunidades Autónomas o de las entidades locales comporten nuevas demandas de recursos hídricos, el informe de la Confederación Hidrográfica se pronunciará expresamente sobre la existencia o inexistencia de recursos suficientes para satisfacer tales demandas.

El informe se entenderá desfavorable si no se emite en el plazo establecido al efecto.

*Lo dispuesto en este apartado será también de aplicación a los **actos y ordenanzas que aprueben las entidades locales** en el ámbito de sus competencias, salvo que se trate de actos dictados en aplicación de instrumentos de planeamiento que hayan sido objeto del correspondiente informe previo de la Confederación Hidrográfica.*

Especial trascendencia tiene la modificación introducida en la Disposición Final 1ª de la Ley 11/2005, dando esta nueva redacción al artículo 25.4 del Texto refundido de la ley de Aguas, estableciendo el informe preceptivo y determinante para las actuaciones que conlleven incremento de las demandas hídricas.

En la práctica de los informes emitidos por la CHS en relación a expedientes de planeamiento general, se desprende la necesidad de identificar los cauces afectados por actuaciones urbanísticas, aunque puede remitirse al planeamiento de desarrollo para concretar su delimitación.

Se recoge como ejemplo el informe de la CHS al PGM de Caravaca:

«1. El Plan General no identifica los cauces afectados por las previsiones urbanísticas. Tampoco delimita al Dominio Público Hidráulico, ni las zonas inundables del río Argos, según las delimitaciones provisionales del proyecto LINDE. Por ello, no es posible emitir informe sobre la afección del mismo al Dominio Público Hidráulico y al régimen de corrientes.

No obstante, esta Confederación Hidrográfica no plantea objeción a su aprobación siempre que los instrumentos urbanísticos que lo desarrollen y resulten afectados por el río Argos u otros existentes, (...) se sometan a informe de esta Confederación y que sus previsiones se acomoden a las restricciones resultantes de la delimitación del dominio público hidráulico y de las delimitaciones de las líneas de las avenidas.

Consideraciones sobre la disponibilidad de recursos hídricos.

El artículo 25, tal y como está redactado exige necesariamente que se solicite informe a la Confederación Hidrográfica antes de la aprobación de cualquier acto o plan que comporte nuevas demandas de recursos hídricos. Esto implica que afecta tanto a la aprobación de los Planes Generales, como a sus revisiones y adaptaciones, así como a las modificaciones de dichos Planes que reclasifiquen suelo. También afectaría a aquellos planes parciales que, aprobados por los Ayuntamientos, deriven de un planeamiento que no haya sido previamente informado por la Confederación.

No parece razonable que esta determinación condicione la clasificación del suelo en lo que se refiere a su aptitud para ser urbanizable, haciéndose depender de la existencia o no del recurso hídrico, (como tampoco lo sería de la energía), ya que, en cualquier caso, es posible la obtención del recurso para dar servicio al desarrollo urbanístico, con independencia de su costo, lo que afectaría solo a la viabilidad económica de su promoción. De hecho la legislación urbanística regional no exige que se garantice formalmente el suministro en los suelos clasificados como urbanizables sin sectorizar, solo establecer el trazado de los elementos generales de infraestructura y redes fundamentales de servicios, debiendo señalarse en los sectorizados las conexiones a las redes de infraestructuras, pero no la existencia del recurso en sí, pudiendo por tanto diferirse su exigencia al momento de la aprobación de los correspondientes instrumentos de desarrollo, Plan Parcial o Plan Especial.

Otro aspecto a considerar es el supuesto de la “nueva demanda” de recursos hídricos,

que podría entenderse como incremento de la demanda sobre la preexistente, y por tanto no afectaría a aquellos casos en que ya existe una demanda atendida (regadío, uso industrial, etc.) y se pretende modificar el uso o destino del consumo (abastecimiento a población), aunque requiriera la correspondiente autorización administrativa, que no se podría denegar para un uso de carácter preferente como el consumo humano.

En cualquier caso el informe es preceptivo, pero no es vinculante, en sentido jurídico, lo que permitiría resolver una vez trascurrido el plazo establecido, incluso en sentido contrario al mismo, con las motivaciones que resulten procedentes. De hecho en la Región de Murcia, el Ente Público del Agua (EPA), a través de Convenios con los ayuntamientos ha venido garantizando, de forma supletoria al Organismo de Cuenca, la disponibilidad de recursos hídricos para nuevos desarrollos.

No obstante, la cuestión ha sido objeto de polémica y de diversas interpretaciones, incluso en pronunciamientos judiciales, considerando los informes como “determinantes”, aunque no se indique expresamente el carácter desfavorable del mismo.

En relación con el sentido y carácter del informe, vemos un ejemplo de informe emitido al PGM de Caravaca:

...el desarrollo del Plan General estará condicionado a la disponibilidad de recursos hídricos suficientes para atender las nuevas demandas generadas. A este respecto hay que tener en cuenta que la demanda global para abastecimiento de poblaciones en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Segura excede a las asignaciones previstas para este uso, lo que genera un importante déficit. Por tanto, en las circunstancias actuales, y tanto que no se generen nuevos recursos procedentes de la desalación de agua marina, de acuerdo con las previsiones, a corto plazo del Programa A.G.U.A., no existen recursos hídricos suficientes para satisfacer las nuevas demandas generadas por las actuaciones urbanísticas previstas en el desarrollo del Plan General.

...En relación con la actuación urbanística de «El Roblecillo», su viabilidad estará condicionada, asimismo, a que no se produzca afección al Dominio Público Hidráulico, ni al régimen de corrientes y su disponibilidad de recursos hídricos, según lo expresado en el apartado anterior.»

Parece razonable entender que el informe no puede considerarse en ningún caso “negativo” o “desfavorable”, sino “favorable condicionado”, tal y como se desprende de su literalidad: “*el desarrollo (mediante planes parciales) del plan general estará condicionado...*” y a su referencia temporal: “*en las circunstancias actuales...de acuerdo con las previsiones a corto plazo del programa AGUA*”, lo que presume suponer que una vez ejecutado el programa AGUA y varíen las circunstancias puede viabilizarse el desarrollo urbanístico, para lo cual se establece la condición de que se vuelva a solicitar informe de la CHS para la aprobación de los planes de desarrollo.

Esta interpretación sobre el carácter “condicionado” de los informes de la CHS ha sido la habitual en la Dirección General, en la tramitación de numerosos instrumentos de planeamiento urbanístico aprobados definitivamente (p.ej. PGM de Murcia, Molina, Puerto Lumbreras, Alhama, Cieza y otros).

Alguno de ellos no obstante, has sido anulado por una interpretación restrictiva de dichos informes, según sentencia reciente y firme del Tribunal Supremo (p.ej. Puerto Lumbreras).

Las competencias urbanísticas son de la Comunidad Autónoma y de los Ayuntamientos y no puede el Estado tratar de usurparlas sobre la excusa de la insuficiencia de un recurso cuya

obtención siempre es posible. El informe del Órgano de Cuenca debería limitarse a informar sobre la existencia del recurso y las posibilidades de obtención del mismo, pero en ningún caso puede decidir sobre los nuevos desarrollos o el destino concreto de los recursos disponibles. La competencia del abastecimiento de agua a los ciudadanos corresponde a los Ayuntamientos y son ellos los que deben decidir sobre la distribución del recurso (reducir las horas de abastecimiento o limitar el mismo para redistribuir el recurso existente o incrementar los depósitos reguladores, etc.).

En noviembre 2009 se publicó una Instrucción del Ministerio de Medio Ambiente..., para solicitud de informes a la CHS sobre los actos y planes de las Comunidades Autónomas y entidades locales según lo previsto en el art. 25 del TR de la Ley de Aguas.

A partir de entonces, los informes emitidos por la CHS son ya habitualmente favorables a la autorización de nuevas demandas de recursos hídricos, dada la sobreoferta que producen las desaladoras del programa AGUA, tanto por su alto costo (que lo hace inviable para usos agrícolas) como por la caída de la demanda de nuevos desarrollos urbanísticos.

De la planificación hidrológica

Objetivos y criterios de la planificación hidrológica. Artículo 40.TRLA

- 1. La **planificación hidrológica** tendrá por objetivos generales conseguir el buen estado y la adecuada protección del dominio público hidráulico y de las aguas objeto de esta ley, la satisfacción de las demandas de agua, el equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial, incrementando las disponibilidades del recurso, protegiendo su calidad, economizando su empleo y racionalizando sus usos en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales.*
- 2. La **política del agua** está al servicio de las estrategias y planes sectoriales que sobre los distintos usos establezcan las Administraciones públicas, sin perjuicio de la gestión racional y sostenible del recurso, ... que condicionará toda autorización, concesión o infraestructura futura que se solicite.*
- 3. La planificación se realizará mediante los **planes hidrológicos de cuenca y el Plan Hidrológico Nacional**. El ámbito territorial de cada plan hidrológico de cuenca será coincidente con el de la demarcación hidrográfica correspondiente.*
- 4. Los planes hidrológicos serán públicos y vinculantes, sin perjuicio de su actualización periódica y revisión justificada, y no crearán por sí solos derechos en favor de particulares o entidades, por lo que su modificación no dará lugar a indemnización, ...*
- 5. El Gobierno, mediante real decreto(*), aprobará los planes hidrológicos de cuenca en los términos que estime procedentes en función del interés general, ...*

(*) El R.D.35/2023 ha revisado los planes hidrológicos de las demarcaciones hidrológicas, entre otras la del Segura.

Evaluación y Gestión de Riesgos de Inundación.

El **R.D. 903/2010 de Evaluación y Gestión de Riesgos de Inundación** ha completado la transposición de la Directiva 2007/60/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a

la evaluación y gestión de los riesgos de inundación, tanto los producidos por las aguas superficiales terrestres como las aguas costeras.

Como se recoge en la web del actual Ministerio..., la Directiva obliga a los Estados miembros a realizar lo siguiente:

FASE I -Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación

(EPRI). FASE II. -Mapas de Peligrosidad y Riesgo (MPRI)

FASE III. -Plan de Gestión del Riesgo de Inundación. (PGRI).

Veamos de forma extractada lo que recoge el Real Decreto RDRI

Objeto. Artículo 1. RDRI

1. *El presente real decreto regula los procedimientos para realizar la **evaluación preliminar del riesgo de inundación**, los **mapas de peligrosidad y riesgo** y los **planes de gestión de los riesgos de inundación** en todo el territorio español.*

2. *El objeto de esta regulación es:*

a) *Obtener un adecuado conocimiento y evaluación de los riesgos asociados a las inundaciones.*

b) *Lograr una actuación coordinada de todas las Administraciones Públicas y la sociedad para reducir las consecuencias negativas sobre la salud y la seguridad de las personas y de los bienes, así como sobre el medio ambiente, el patrimonio cultural, la actividad económica y las infraestructuras, asociadas a las inundaciones del territorio al que afecten.*

Ámbito de aplicación. Artículo 2. RDRI

Las disposiciones contenidas en este real decreto serán de aplicación a las inundaciones ocasionadas por desbordamiento de ríos, torrentes de montaña y demás corrientes de agua continuas o intermitentes, así como las inundaciones causadas por el mar en las zonas costeras y las producidas por la acción conjunta de ríos y mar en las zonas de transición.

Definiciones. Art. 3. RDRI.

A los efectos de este real decreto y sin perjuicio de la aplicación en lo que proceda de las definiciones contenidas en la legislación de aguas, costas y protección civil, se entiende por:
(entre otras...)

g) **Peligrosidad por inundación:** *Probabilidad de ocurrencia de una inundación, dentro de un período de tiempo determinado y en un área dada.*

h) **Periodo de retorno:** *Inverso de la probabilidad de que en un año se presente una avenida superior a un valor dado.*

j) **Riesgo de inundación:** *Combinación de la probabilidad de que se produzca una inundación y de sus posibles consecuencias negativas para la salud humana, el medio ambiente, el patrimonio cultural, la actividad económica y las infraestructuras.*

l) **Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables:** *Sistema informático que almacena el conjunto de estudios de inundabilidad realizados por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y sus organismos de cuenca, junto a aquellos que aporten las comunidades autónomas y las administraciones locales.*

m) **Zona inundable:** *Se considera zona inundable los terrenos que puedan resultar inundados por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas cuyo período estadístico de retorno sea de 500 años, atendiendo a estudios geomorfológicos, hidrológicos e hidráulicos, así como de series de avenidas históricas y documentos o evidencias históricas de las mismas en los lagos, lagunas, embalses, ríos o arroyos, así como las inundaciones en las zonas costeras y las producidas por la acción conjunta de ríos y mar en las zonas de transición.*

Estos terrenos cumplen labores de retención o alivio de los flujos de agua y carga sólida transportada durante dichas crecidas o de resguardo contra la erosión.

n) **Zona costera inundable:** *Zona adyacente a la línea de costa susceptible de ser alcanzada por el agua del mar a causa de las mareas, el oleaje, las resacas o los procesos erosivos de la línea de costa, y las causadas por la acción conjunta de ríos y mar en las zonas de transición.*

o) **Zona de flujo preferente:** *Es aquella zona constituida por la unión de la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas, o vía de intenso desagüe, y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas.*

Objetivo de la evaluación preliminar del riesgo de inundación. Artículo 5 RDRI

En cada demarcación hidrográfica se realizará una evaluación preliminar del riesgo de inundación con objeto de determinar aquellas zonas del territorio para las cuales se haya llegado a la conclusión de que existe un riesgo potencial de inundación significativo o en las cuales la materialización de ese riesgo puede considerarse probable.

Se han denominado abreviadamente EPRI y su desarrollo en la CHS ha dado como resultado la identificación de 22 Áreas de Riesgo Potencial de Inundación (ARPSI), de origen fluvial y también otras zonas inundables con menor riesgo de inundación pero suficiente para considerar conveniente extender a las mismas la obtención de la cartografía de peligrosidad.

Mapas de peligrosidad por inundación. Artículo 8. RDRI

1. Para cada demarcación hidrográfica se elaborarán **mapas de peligrosidad por inundación** para las zonas determinadas con arreglo al artículo 5. Estos mapas contemplarán, al menos, los escenarios siguientes:

- a) Alta probabilidad de inundación, cuando proceda.
- b) Probabilidad media de inundación (periodo de retorno mayor o igual a 100 años).
- c) Baja probabilidad de inundación o escenario de eventos extremos (periodo de retorno igual a 500 años).

2. En las **zonas costeras** donde exista un nivel adecuado de protección, el mapa de peligrosidad se limitará al escenario de baja probabilidad de inundación.

3. Para cada uno de los escenarios anteriores los mapas deberán contener:

- a) Extensión previsible de la inundación y calados del agua o nivel de agua...
- b) ...Se podrá incluir también información adicional relevante como los caudales y/o velocidades máximas alcanzadas por la corriente en la zona inundable.
- c) En las inundaciones causadas por las aguas costeras y de transición se reflejará el régimen de oleaje y de mareas, así como las zonas sometidas a procesos erosivos y las tendencias en la subida del nivel medio del mar como consecuencia del cambio climático.

4. *Adicionalmente, en los mapas de peligrosidad se representará la delimitación de los cauces públicos y de las zonas de servidumbre y policía, la zona de flujo preferente en su caso, la delimitación de la zona de DPMT la ribera del mar en caso de que difiera de aquella y su zona de servidumbre de protección.*

Mapas de riesgo de inundación. Artículo 9. RDRI

Para cada demarcación hidrográfica se elaborarán mapas de riesgo de inundación para las zonas identificadas en la evaluación preliminar del riesgo. Los mapas de riesgo de inundación incluirán, como mínimo, la información siguiente para cada uno de los escenarios especificados en el artículo anterior:

- a) Número indicativo de habitantes que pueden verse afectados.*
- b) Tipo de actividad económica de la zona que puede verse afectada.*
- c) Instalaciones industriales... que puedan ocasionar contaminación accidental en caso de inundación así como las estaciones depuradoras de aguas residuales.*
- d) Zonas protegidas para la captación de aguas destinadas al consumo humano, masas de agua de uso recreativo y zonas para la protección de hábitats ...*
- e) Cualquier otra información que se considere útil, como la indicación de zonas en las que puedan producirse inundaciones con alto contenido de sedimentos transportados y flujos de derrubios e información sobre otras fuentes importantes de contaminación...*

Disposiciones comunes a la cartografía de peligrosidad y de riesgo de inundación. Artículo 10 RDRI.

- 1. Los organismos de cuenca en las cuencas intercomunitarias y las Administraciones competentes en las cuencas intracomunitarias realizarán, en colaboración con las autoridades de Protección Civil, los mapas de peligrosidad y de riesgo de inundación, estos últimos a partir de la información facilitada por las comunidades autónomas....*
- 2. Los mapas de peligrosidad y de riesgo de inundación se someterán a consulta pública durante un plazo mínimo de 3 meses....*
- 3. La información recogida en las cartografías de peligrosidad y de riesgo de inundación se integrará en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables y, con el fin de que tenga la condición de cartografía oficial, se inscribirá en el Registro Central de Cartografía ...*
- 4. Los mapas de peligrosidad y de riesgo de inundación constituirán la información fundamental en que se basarán los Planes de gestión del riesgo de inundación. ...*
- 6. Los mapas de peligrosidad y de riesgo de inundación deberán elaborarse antes del 22 de diciembre de 2013.*

Según la web del Ministerio, la Cartografía de Zonas Inundables (CZI), en el ámbito de la CHS abarca en total unos 1.285 km de tramos de cauces, en los que están incluidos los correspondientes a las ARPSIs. Esta cartografía se ha incorporado al Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI).

Planes de gestión del riesgo de inundación (PGRI)

Principios rectores y objetivos. Artículo 11.RDRI

1. Los PGRI deben elaborarse partiendo de los siguientes **principios generales**:

- a) Solidaridad: Las medidas de protección contra las inundaciones no deben afectar negativamente a otras Demarcaciones Hidrográficas ...
- b) Coordinación entre las distintas Administraciones públicas e instituciones implicadas ...
- c) Coordinación con otras políticas sectoriales, entre otras, ordenación del territorio, protección civil, agricultura, forestal, minas, urbanismo o medio ambiente,...
- d) Respeto al medio ambiente: evitando el deterioro injustificado de los ecosistemas fluviales y costeros, y potenciando las medidas de tipo no estructural contra las inundaciones.
- e) Planteamiento estratégico con criterios de sostenibilidad a largo plazo.

2. Los organismos de cuenca en las cuencas intercomunitarias, las Administraciones competentes en las cuencas intracomunitarias, las Administraciones competentes en materia de costas y las autoridades de Protección Civil, establecerán los objetivos de la gestión del riesgo de inundación para cada zona determinada en el artículo 5, centrando su atención en la reducción de las consecuencias adversas potenciales de la inundación para la salud humana, el medio ambiente, el patrimonio cultural, la actividad económica, e infraestructuras.

3. Los PGRI tendrán en cuenta aspectos pertinentes tales como los costes y beneficios, la extensión de la inundación y las vías de evacuación de inundaciones, las zonas con potencial de retención de las inundaciones, las llanuras aluviales naturales, los objetivos medioambientales indicados en ... la Ley de Aguas, la gestión del suelo y del agua, la ordenación del territorio, el uso del suelo, la conservación de la naturaleza, la navegación e infraestructuras de puertos.

4. Los PGRI abarcarán todos los aspectos de la gestión del riesgo de inundación, centrándose en la prevención, protección y preparación, incluidos la previsión de inundaciones y los sistemas de alerta temprana, y teniendo en cuenta las características de la cuenca o subcuenca hidrográfica considerada. Los PGRI podrán incluir, asimismo, la promoción de prácticas de uso sostenible del suelo, medidas para la restauración hidrológico-agroforestal de las cuencas, la mejora de la retención de aguas y la inundación controlada de determinadas zonas en caso de inundación.

5. Los PGRI incluirán medidas para alcanzar los objetivos establecidos en el apartado 2 de este artículo, y contendrán, al menos lo establecido en la parte A del anexo de este real decreto.

Ámbito territorial de los planes de gestión del riesgo de inundación. Artículo 12.RDRI

1. El ámbito territorial de los PGRI será el de las demarcaciones hidrográficas.

2. Dentro de cada demarcación hidrográfica, serán objeto de los PGRI aquellas zonas determinadas en la evaluación preliminar del riesgo. El desarrollo de los planes se basará en las cartografías de peligrosidad y riesgo elaboradas para estas zonas.

Procedimiento de elaboración y aprobación de los planes. Artículo 13.RDRI

1. La elaboración y revisión de los programas de medidas se realizará por la **administración competente en cada caso**, que deberá aprobarlos, en el ámbito de sus competencias, **con carácter previo a la aprobación del plan por el Gobierno de la Nación**. La inclusión de los programas de cada administración competente dentro del plan de gestión no eximirá, en ningún caso, de la **responsabilidad específica que tiene asumida cada administración dentro del reparto de competencias legalmente establecido**.

2. Los **organismos de cuenca y las Administraciones competentes en las cuencas intracomunitarias**, ..., **coordinadamente con las autoridades de Protección Civil**, integrarán en los Planes los programas de medidas elaborados por la administración competente en cada caso, garantizando la adecuada **coordinación y compatibilidad** ...y le dotarán del contenido establecido en el **anexo** de este real decreto.

3. Las Administraciones competentes someterán a **información pública durante un plazo mínimo de 3 meses el contenido del Plan y sus programas de medidas**.

4. Los **organismos de cuenca, o las Administraciones competentes en las cuencas intracomunitarias elevarán el Plan al Gobierno de la Nación, a propuesta de los Ministerios de Medio Ambiente, ... para su aprobación mediante real decreto, de acuerdo con el reparto de competencias legalmente establecido**.

5. Previamente a la aprobación por parte del Gobierno, el Ministerio de Medio Ambiente,.. remitirá el plan al Consejo Nacional del Agua y a la Comisión Nacional de Protección Civil para su informe.

6. Los PGRI serán objeto del procedimiento de **evaluación ambiental estratégica**

7. Los PGRI se aprobarán y publicarán antes del **22 de diciembre de 2015**.

El “**Proyecto de Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica del Segura**” correspondiente al período 2016-2021 (primer ciclo) fue aprobado por [R.D.18/2016](#), (BOE 22/1/2016)

De acuerdo con el R.D. 903/2010, de evaluación y gestión de riesgos de inundación, los PGRI se revisarán y se actualizarán cada 6 años. Dicha revisión se basará en el anterior Plan aprobado en 2016 y que se actualiza incluyendo los componentes indicados en la parte B del anexo del RD, como la evaluación de los avances realizados, las medidas previstas, pero no implementadas o las medidas adicionales adoptadas.

La revisión y actualización del PGRI de la Demarcación Hidrográfica del Segura supone la última fase del segundo ciclo, 2022-2027, establecida por la Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y ha sido aprobado por R.D.26/2023, estando disponible íntegramente en la web del ministerio.

CARRETERAS.

Legislación estatal

La Red de Carreteras de competencia estatal está reguladas por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (BOE del 30/9/2015), que ha sustituido a la Ley 25/1988, de 29 de Julio, de Carreteras del Estado y por el Reglamento General de Carreteras del Estado, aprobado por el R.D 182/94, de 2 de septiembre.

El Reglamento de 1994 está afectado por diversas modificaciones:

- por el Real Decreto 1911/1997,
- por el Real Decreto 597/1999,
- y por el Real Decreto 114/2001
- La O.M. de 16/12/1997 del Mº de Fomento desarrolla algunos de sus artículos.

Principales modificaciones introducidas por la ley 37/2015 de Carreteras del Estado. (LCE)

(del preámbulo)

La relación entre las carreteras, la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico también se aborda en la Ley, que recoge la necesidad de que los desarrollos urbanísticos integren sus propias previsiones para satisfacer las demandas locales de movilidad que generen.

El urbanismo debe resolver las necesidades de movilidad que genera, desarrollando sus propios sistemas e infraestructuras, y apoyándose en otras redes viarias, antes de que los flujos de tráfico que producen los nuevos desarrollos desemboquen en la red de largo recorrido.

Concretamente se establece que cuando se estudien tramos de carreteras cercanos a las aglomeraciones urbanas se consideran las alternativas para minimizar la congestión, promoviéndose la intermodalidad y los estudios de movilidad sostenible.

Por otra parte, en los informes sobre planes urbanísticos que afecten a las carreteras del Estado se mantiene la necesidad en todos los casos de que haya un informe expreso del Ministerio de Fomento previo a la aprobación de planes que impliquen modificaciones de las carreteras o de sus accesos y conexiones.

*Se modifica levemente la descripción de las **zonas de protección de las carreteras**, creándose la zona de limitación a la edificabilidad e introduciendo el concepto de **servidumbre acústica** en su delimitación, ...como también se modifica la distancia de la línea límite de edificación en diferentes tipos de carreteras y elementos de las mismas,...*

*Se define dicho **dominio público viario**, que integra no sólo las carreteras propiamente dichas, sino el viario anexo, sus elementos funcionales y las zonas contiguas a las carreteras.*

Se modifica parcialmente la definición de las carreteras, para hacerla más acorde con la terminología legal nacional e internacional, así como su clasificación, desapareciendo categorías como la de las llamadas vías rápidas, hoy en desuso, e introduciendo una nueva bajo la denominación de carreteras multicarril ...

*En las **limitaciones de la propiedad y uso de las carreteras**, se describen las distintas zonas de protección de la carretera, introduciendo diversos aspectos novedosos. Así, a las tradicionales zonas de dominio público, servidumbre y afección se añade una nueva zona, denominada de **limitación a la edificabilidad**, que completa y mejora al concepto hasta ahora vigente de línea límite de edificación, modificándose la ubicación de ésta en las variantes de población, para las que ahora se reduce a 50 m, ...en lugar de 100 m que disponía la Ley*

anterior.

A ello es de añadir que para la mejor protección general de los márgenes de las carreteras se especifica que la clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas en ningún caso si ello estuviere en contradicción con lo establecido en esta ley.

Objeto. Artículo 1. LCE.

1. *Es objeto de la presente ley la ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado y sus correspondientes zonas de dominio público y protección.*

2. *La **política de carreteras** tiene las siguientes finalidades:*

- a) *Facilitar el ejercicio los derechos de libre circulación de las personas físicas y jurídicas.*
- b) *Ofrecer la infraestructura necesaria para el transporte de personas o bienes.*
- c) *Promover el crecimiento económico y social equilibrado y sostenible. (...)*

3. *El **dominio público** regulado en la presente ley está constituido por:*

- a) *La Red de Carreteras del Estado, su Viario Anexo y los terrenos ocupados por ambos.*
- b) *Sus elementos funcionales, así como las construcciones e instalaciones en ellos existentes.*
- c) *La zona contigua a las carreteras del Estado y a sus elementos funcionales definida como zona de dominio público en esta ley, así como cualquier otra zona de titularidad del Estado afecta a dichas carreteras.*

Definiciones. Artículo 2 LCE

1. *A los efectos de la aplicación de la presente ley se estará a los conceptos y **clases de carreteras** siguientes y a las definiciones que figuran en el anexo I.*

2. *Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.*

3. *Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales.*

a) *Son **autopistas** las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, con las siguientes características:*

- *No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.*
- *No cruzar, ni ser cruzadas a nivel, por ninguna otra vía de comunicación o servidumbre de paso.*
- *Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.*

b) *Son **autovías** las carreteras que no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a y desde las propiedades colindantes, y carecen de cruces a nivel.*

c) *Son **carreteras multicarril** las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.*

En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles

adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad.

d) Son **carreteras convencionales** las que no reúnen las características propias de las autopistas, ni las de las autovías, ni las de las carreteras multicarril. (resto)

4. La Administración General del Estado, con participación de las comunidades autónomas, entes locales y sectores afectados, podrá establecer dentro la clasificación prevista en el apartado anterior, distintas categorías en función de normas de calidad, servicios incluidos o características del servicio viario que presten (...)

(...)

6. No tendrán la consideración de carreteras ni de elemento funcional de éstas:

a) los **caminos de servicio**, entendiéndose por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes ...

b) las **vías forestales y las vías pecuarias** clasificadas como tales por su legislación específica.

c) Los **viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo** a la Red de Carreteras del Estado, en los que no será de aplicación obligatoria con carácter general la normativa técnica de carreteras del Ministerio de Fomento,...

Elementos funcionales. Artículo 3.LCE

1. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como centros operativos para la conservación y explotación de la carretera, áreas de servicio, vías de servicio, zonas destinadas al descanso, zonas de estacionamiento, lechos de frenado, elementos de drenaje, estaciones de pesaje, paradas de autobuses, zonas, aparcamientos e instalaciones de mantenimiento de la vialidad invernal y para otros fines auxiliares o complementarios.

No tienen consideración de elementos funcionales las instalaciones y equipamientos destinados a la regulación, gestión y control del tráfico ...

2. Los elementos funcionales no tienen la consideración de carretera; no obstante, estos elementos, como aquella, forman parte del dominio público...

(No confundir áreas de servicio en dominio público con estaciones de servicio en dominio privado)

Carreteras y Red de Carreteras del Estado. Artículo 4.LCE

1. Son carreteras del Estado, a los efectos de esta ley, aquellas cuya titularidad, independientemente de su sistema de gestión, corresponde a la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Fomento. Las carreteras del Estado están constituidas por la **Red de Carreteras del Estado** y su **Viario Anexo**.

(...)

4. Constituyen la Red de Carreteras del Estado las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una comunidad autónoma.

5. Se consideran **itinerarios de interés general** aquellos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional...

b) Constituir acceso principal a un puerto o aeropuerto de interés general, a los centros logísticos de la defensa, o a los del transporte y logística declarados de interés

general...

c) *Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.*

d) *Enlazar las comunidades autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua... de largo recorrido.*

6. La **Red de Carreteras del Estado** se clasificará funcionalmente en los grupos siguientes:

a) **Red Básica**, integrada por las carreteras que facilitan la accesibilidad a todo el territorio nacional y por las que circulan los principales flujos de viajeros o mercancías...

b) **Red Complementaria**, integrada por el resto de carreteras de la Red...

Carreteras del Estado no integradas en la Red de Carreteras del Estado. Artículo 5. LCE

*Aquellas carreteras que, siendo competencia del Ministerio de Fomento, no formen parte de la Red de Carreteras del Estado, así como los viales y caminos de su competencia, constituyen el **Viario Anexo** ... Este viario podrá ser cedido a otras administraciones públicas.*

Ordenación del territorio y ordenación urbanística. Artículo 16. LCE

1. *Cuando se trate de llevar a cabo la construcción de carreteras o variantes u otras actuaciones en carreteras estatales que afecten a la ordenación territorial o al planeamiento urbanístico vigentes, el Ministerio de Fomento deberá remitir el **estudio informativo** aprobado inicialmente a las comunidades autónomas y entidades locales a las que afecte la actuación, al objeto de que examinen e informen en el plazo de un mes el trazado o actuación propuestos.*

Transcurrido un mes más sin que dichas administraciones públicas hayan notificado sus respectivos informes, se entenderá que están conformes con la actuación propuesta.

En caso de disconformidad, que necesariamente deberá ser motivada, el Ministerio de Fomento decidirá si procede continuar ..., y en este caso la elevará al Consejo de Ministros, que resolverá si procede aprobarla. En caso de ser así, el Consejo de Ministros ordenará la modificación o revisión, del planeamiento territorial, o urbanístico, afectados, los cuales deberán acomodarse a las determinaciones de la actuación en el plazo de 1 año desde la aprobación de la misma.

2. *Cuando el contenido de cualquier instrumento de ordenación territorial o urbanística, o de desarrollo de los mismos, que se encuentre en tramitación, esté afectado por lo establecido en un **estudio de carreteras ya aprobado**, el promotor del instrumento deberá incluir en el mismo, antes de su aprobación, las determinaciones necesarias para la plena eficacia de dicho estudio ...*

3. *No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio de carreteras aprobado definitivamente. El incumplimiento de la anterior prohibición comportará la **nulidad** de pleno derecho del instrumento de ordenación.*

4. *La regla establecida en el apartado anterior será también de aplicación a los estudios informativos de carreteras aprobados inicialmente, cuando ya hubieran sido sometidos a información pública y siempre que el plazo de suspensión de la aprobación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, no supere 1 año a contar desde la*

publicación del anuncio de la información al público de aquéllos, o un año y 6 meses en los casos excepcionales ...

Durante dicho plazo, la administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística no podrá otorgar nuevas clasificaciones y calificaciones a los suelos afectados ..., ni autorizaciones y licencias urbanísticas nuevas, salvo ... informe favorable del Ministerio de Fomento...

5.(...) la aprobación definitiva de los estudios y proyectos de carreteras comportará la inclusión de la actuación en los instrumentos de ordenación o planeamiento que se aprueben con posterioridad.

6. Acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, y con independencia de su distancia a las mismas, el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente, deberá ponerlo en conocimiento del Ministerio de Fomento, antes de dicha aprobación inicial, para que éste emita un informe ...

Reglamentariamente se definirá la zona de influencia de las carreteras del Estado.

El Ministerio de Fomento dispondrá de un plazo de tres meses para emitir su informe, que será vinculante en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado.

Transcurrido dicho plazo sin que el informe se haya evacuado, se entenderá que es conforme con el instrumento de que se trate...

Las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación definitiva de aquél que afecten al dominio, o al servicio públicos de titularidad estatal, serán nulas de pleno derecho.

También será nulo de pleno derecho cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Fomento, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo o ...en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras del Estado.

Limitaciones de la propiedad LCE

Zonas de protección de la carretera: disposiciones generales. Artículo 28. LCE

1. A los efectos de la presente ley se establecen las siguientes zonas de protección de la carretera: de dominio público, de servidumbre, de afección y de limitación a la edificabilidad.

2. En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquéllos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera.

La realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección requiere autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

3. *La prohibición y la necesidad de autorización a que se refiere el apartado anterior operará tanto respecto de las carreteras construidas como de las proyectadas o en construcción una vez aprobado definitivamente el estudio informativo correspondiente o, en su defecto, el anteproyecto o proyecto, cualquiera que sea el plazo previsible de la actuación contemplada en el estudio.*

4. *Sin perjuicio de lo indicado en el artículo 33.2, debe considerarse que a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y para la determinación de las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes, los nudos viarios, los ramales de enlaces, los cambios de sentido, las intersecciones y las vías de giro, las vías colectoras- distribuidoras y las calzadas laterales **tendrán la consideración de carretera convencional**. Así se considerará análogamente en el caso de las vías de servicio, pero sólo a los efectos de la existencia de zona de dominio público, no así de las restantes zonas de protección.*

Zona de dominio público. Artículo 29. LCE

1. *Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de **8 metros** de anchura en autopistas y autovías y de **3 metros** en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.*

2. *La arista exterior de la explanación es la definida por la intersección del talud del desmonte o del terraplén o, en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento, con el terreno natural. En el caso de existir cunetas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde de la cuneta más alejado de la carretera.*

En el caso de tramos urbanos y travesías en los que exista encintado de bordillos separando la plataforma de los acerados, zonas ajardinadas o medianas, la arista exterior de la explanación coincidirá con la arista del bordillo más cercana a la vía más exterior de la Red de Carreteras del Estado

Sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija.

Zona de servidumbre. Artículo 31.LCE

1. *La **zona de servidumbre** de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de **25 metros** en autopistas y autovías y de **8 metros** en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.*

2. *En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.*

3. *El Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar a terceros la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la*

carretera.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Zona de afección. Artículo 32.LCE

1. La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

(...)

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. (...).

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación o mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes.

4. La denegación de la autorización en la parte de la zona de afección que sea exterior a la línea límite de edificación definida en el artículo 33.1, sólo podrá fundamentarse en razones de seguridad viaria, o en la adecuada explotación de la vía, o en las previsiones de los planes, estudios o proyectos de construcción, conservación, ampliación o variación de carreteras del Estado en un futuro no superior a diez años (...)

Zona de limitación a la edificabilidad. Artículo 33. LCE

1. A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima.

La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las respectivas márgenes de una vía se denomina **zona de limitación a la edificabilidad**.

Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.

Además, la edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido, estarán sometidas, con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera, a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre

acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por el Ministerio de Fomento...

2. A los efectos de lo dispuesto en el anterior apartado, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.

3. El Ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados.

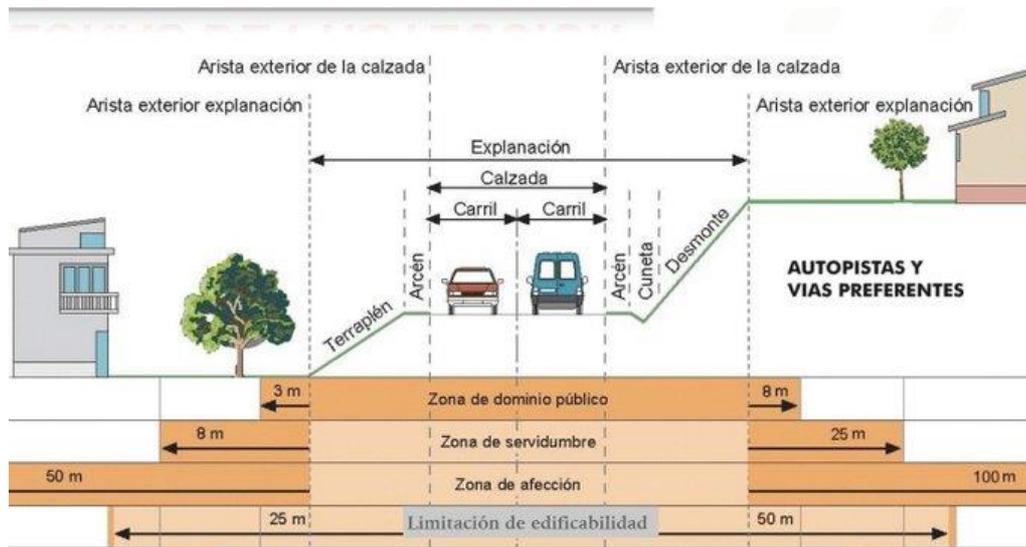
4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación, cualquiera que sea su clasificación, que se construyan con el objeto de evitar el paso por poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 50 metros, medidos horizontal y perpendicularmente al eje, a partir de la arista exterior de la calzada, en toda la longitud de la variante.

ZONAS DE PROTECCIÓN DE CARRETERAS / LEY ESTATAL 37/2015

Clasificación (art.2)	Zona de Dominio Público (*) (art. 29)	Zona de Servidumbre (*) (art. 31)	Zona de Afección (*) (art. 32)	Zona de limitación de edificabilidad (**) (art. 33)
- Autopistas - Autovías	8m.	25m.	100m.	50m.
- Vías de servicio de autopistas y autovías (art.28)	3m.	25m.	100m.	50m.
- Carreteras multicarril - Carreteras convencionales	3m.	8m.	50m.	25m.
-nudos viarios, cambios de sentido, intersecciones, vías de giro y ramales. (art. 28 y 33)	3m.	8m.	50m.	50m.
-Variantes o carreteras de circunvalación, cualquiera que sea su clasificación, que se construyan.				50m.

(*) medidos desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente.

(**) medidos desde la arista exterior de la calzada y siempre exterior a la zona de servidumbre. Esta línea de edificación es excepcional en algunos supuestos.



Ley de Carreteras de la Región de Murcia.

La **Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia** (que derogó la de 1990) regula la red titularidad de la Comunidad Autónoma.

El esquema legislativo es muy similar al de la ley estatal, destacando las diferencias que resultan significativas respecto a la estatal.

Objeto. Artículo 1.

1. La presente Ley tiene por objeto regular la planificación, proyección, financiación, construcción, conservación, explotación y uso de las **carreteras cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia**, las cuales se incluyen como anexo de esta Ley en el Catálogo de Carreteras.

2. La **red viaria municipal** será proyectada, planificada, construida, conservada y explotada por los Ayuntamientos, que la integrarán en su planeamiento de acuerdo con los preceptos legales de aplicación, creando su propio Catálogo de carreteras municipal.

Ámbito de aplicación. Artículo 2.

1. La presente Ley será de aplicación a las carreteras cuya titularidad corresponda a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM)

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta Ley:

a) Los caminos rurales, vías y accesos a los núcleos de población que integren la red viaria municipal.

b) Los caminos de servicio o de acceso- incluidas las pistas forestales-, de titularidad pública o privada. La apertura de estos caminos al uso público puede acordarse por razones de interés general y cuando las circunstancias de dichos caminos lo permitan, de forma temporal o definitiva...

Concepto de carretera y clasificación técnica. Artículo 3.

1. Son carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas

fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

2. Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías y carreteras convencionales.

I. Son **autopistas** las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y reúnen las siguientes características:

a) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Carecer de accesos hacia o desde las propiedades colindantes.

d) Sólo podrán conectarse al tronco en los enlaces.

II. Son **autovías** las carreteras que reúnen los siguientes requisitos:

(a, b y c. igual que para autopistas)

A diferencia de las autopistas, las vías de servicio de autovías podrán disponer de entradas y salidas específicas al tronco de la carretera.

Las propiedades colindantes sólo tendrán acceso a través de las vías de servicio, debiendo disponer de carriles de aceleración o de deceleración.

III. Son **carreteras convencionales** las que no reúnen las características propias de las autopistas ni de las autovías. Tendrán consideración de carreteras desdobladas de doble calzada las que dispongan de al menos dos carriles por sentido, con o sin banda de separación entre ellas, y pudiendo ser cruzadas a nivel por otras vías de comunicación, pudiendo tener acceso las propiedades colindantes con las limitaciones que reglamentariamente se establezcan.

IV. Son **vías de servicio** las sensiblemente paralelas al tronco de autopistas o autovías o carreteras convencionales con el fin de dar acceso a las propiedades colindantes y cuyo acceso al tronco de la vía principal se realiza a través de los enlaces, en el caso de autopista o directamente a través de accesos dotados de vías de aceleración o deceleración en caso de autovías o sin ellos en caso de carreteras convencionales.

V. Se considerarán **vías de alta capacidad** todas aquellas carreteras con dos o más carriles para cada sentido de la circulación, independientemente de su clasificación como autopistas, autovías o carreteras convencionales.

VI. Son elementos funcionales de las carreteras todas las zonas permanentemente afectas a la conservación de las mismas o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas al descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines complementarios o auxiliares.

Clasificación funcional: la Red Regional de carreteras de la CARM. Artículo 4.

Las carreteras regionales cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia se clasifican, según su función, dentro de las siguientes categorías:

a) **Red de primer nivel.** Estará constituida por los itinerarios que están destinados a soportar las mayores intensidades de tráfico de la Región, conectar con la red estatal, canalizar los flujos entre las poblaciones y áreas principales y que, por su calidad, tienen la función de configurar el esquema fundamental de la Red Regional. Por su carácter

equilibrador y estructurante del territorio, estará siempre compuesta por itinerarios completos.

*b) **Red de segundo nivel.** Estará constituida por los tramos o itinerarios con función intercomarcal, destinados a conectar todos los núcleos municipales con la red de primer nivel, soportar los tráficos intrarregionales de corto y medio recorrido, dotar de la estructura viaria fundamental a las comarcas que no la tuvieran definida y complementar la red básica o de primer nivel en su función equilibradora del territorio regional.*

*c) **Red de tercer nivel.** Estará constituida por los tramos o itinerarios que completan las redes anteriores y estará destinada a soportar tráficos de corto recorrido, asegurar la conexión con los núcleos de población de al menos **500 habitantes** y con los puntos de acceso a otros sistemas de transporte; asimismo, por aquellos tramos o itinerarios locales o rurales que sirvan para garantizar el derecho a la accesibilidad ...*

El Catálogo de Carreteras de la CARM. Artículo 5.

1. El Catálogo de Carreteras de la CARM es el documento que contiene la identificación e inventario de las carreteras que constituyen la Red Regional, clasificándolas y adscribiéndolas a las distintas categorías.

Asimismo contiene la denominación de cada carretera, su comienzo y su final.

2. El Catálogo de Carreteras de la CARM se incorpora como anexo a la presente Ley.

3. La modificación del Catálogo será aprobada por Decreto del Consejo de Gobierno, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras,...

Instalaciones de servicios en las carreteras. Artículo 6

*1. Se entiende por **instalación de servicio** en las carreteras objeto de la presente Ley, las estaciones de servicio y unidades de suministro, restaurantes, hoteles, moteles, talleres mecánicos, cafeterías y en general cuantas otras se destinen a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.*

*2. Se definen como **áreas de servicio** aquellas zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente por la Consejería competente en materia de carreteras, destinadas a albergar instalaciones de servicios.*

Las áreas de servicio destinadas a albergar instalaciones de servicios tienen la consideración de bienes de dominio público.

La adjudicación de las concesiones de áreas de servicio se realizará por concurso público, en la forma y con los requisitos establecidos por la legislación vigente.

Reglamentariamente se establecerán los criterios necesarios, entre otros, para determinar su localización, construcción y explotación.

*3. Se considerarán **zonas de servicio** aquellas zonas de propiedad privada, próximas a las carreteras, con instalaciones de servicios autorizadas por la Consejería competente en materia de carreteras, destinadas a cubrir las necesidades de los usuarios de las mismas.*

Plan de Carreteras de la Región de Murcia (art. 7 y ss)

*El **Plan de Carreteras de la Región de Murcia** tiene por objeto la ordenación del sistema viario regional, y en él se recogerán los objetivos que se propone alcanzar la Comunidad Autónoma en relación con las comunicaciones y su política territorial.*

Objetivos del Plan de Carreteras.

- a. *Vertebrar y equilibrar el territorio de la Región de Murcia, garantizando la accesibilidad adecuada a todos los puntos de la Comunidad Autónoma...*
- b. *Satisfacer la demanda de transporte, mejorando la funcionalidad de la Red Regional...*
- c. *Mejorar la seguridad vial.*
- d. *Minimizar el impacto sobre el medio físico, en especial sobre las áreas naturales protegidas, y minorar el negativo impacto del tráfico sobre los núcleos de población...*
- e. *Asegurar las inversiones del Plan en las diferentes leyes de presupuestos...*

Contenido del Plan de Carreteras.

- a. *Descripción y análisis de la situación de la Red Regional de Carreteras ...*
- b. *Funcionalidad, jerarquización y características de cada nivel.*
- c. *Objetivos a alcanzar y establecimiento de prioridades entre los mismos.*
- d. *Relación de actuaciones, programación y financiación prevista.*
- e. *Justificación de la coherencia con las previsiones contenidas en la normativa e instrumentos de ordenación territorial.*
- f. *Análisis de las relaciones entre la planificación viaria y el planeamiento territorial y urbanístico, y medidas de coordinación.*
- g. *Coordinación con las redes de carreteras de la Administración del Estado y de las administraciones locales.*
- h. *Los criterios y medidas generales para la seguridad vial.*
- i. *Reserva de carriles o plataformas para uso exclusivo o preferente por el transporte público y para carril-bici.*
- j. *Los criterios de integración paisajística de las carreteras en los ámbitos urbanos, rurales y montañosos, y de protección al patrimonio histórico, cultural, paisajístico o medioambiental...*
- k. *Definición de criterios para la revisión del Plan.*

Elaboración.

1. *La elaboración del Plan de Carreteras será acordada por el Consejo de Gobierno a propuesta de la Consejería competente, (...) en el plazo máximo de seis meses después de la fecha de entrada en vigor de esta Ley...*

(No consta su aprobación ni elaboración)

Estudios y proyectos de carreteras. Artículo 20.

1. *Para construir carreteras o modificar las existentes en la Red Regional de Carreteras, deben redactarse uno o varios de los correspondientes estudios y proyectos en función de la actuación a realizar, de acuerdo con la tipología siguiente:*

Estudio de planeamiento: Consiste en la definición de un esquema vial en un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista del planeamiento territorial y del transporte.

Estudio previo: Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones,... valorando todos sus efectos.

Estudio informativo: Consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe...

Anteproyecto: Consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores soluciones al problema planteado, de forma que pueda concretarse la solución

óptima.

Proyecto de construcción: Consiste en el desarrollo completo de la solución óptima, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

Proyecto de trazado. Consiste en la definición completa de los aspectos geométricos del mismo, así como la definición completa de los bienes y derechos afectados.

Carreteras y ordenación urbanística y territorial. Artículo 21.

*1. Cuando se trate de construir carreteras o variantes no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, la Consejería competente en materia de carreteras deberá remitir el estudio informativo correspondiente a las corporaciones locales afectadas, al objeto de que durante el plazo de **2 meses** examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades a que afecta la nueva carretera o variante.*

Transcurrido dicho plazo sin que dichas corporaciones informen al respecto, se entenderá que están conformes con la propuesta formulada.

*En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado al Consejo de Gobierno, que decidirá si procede ejecutar el proyecto, en cuyo caso ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el **plazo de un año** desde su aprobación.*

*2. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico municipal o de ordenación del territorio que afecte a carreteras regionales, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la Dirección General de Carreteras, para que ésta emita, en el plazo de **1 mes**, y con carácter vinculante, informe comprensivo de las sugerencias que estime convenientes.*

Si transcurrido dicho plazo y un mes más, no se hubiera evacuado el informe citado por el referido departamento, se entenderá su conformidad con el mismo.

Información pública. Artículo 22.

1. Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo un trámite de información pública del estudio informativo o, en su defecto, del proyecto de trazado, durante 30 días hábiles.

2. Este mismo trámite servirá también, en su caso, para la información pública del estudio de impacto ambiental, en cumplimiento de la legislación aplicable.

3. No será preceptivo el trámite de información pública:

a. Para las actuaciones incluidas en el planeamiento urbanístico.

b. Para actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera existente

Efectos de la aprobación de proyectos. Artículo 23

La aprobación de los proyectos de carreteras incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación de los bienes y adquisición de los derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres...

La aprobación de los proyectos de carreteras conllevará la aplicación del régimen de limitaciones a la propiedad contenidas en la presente Ley.

Ejecución de las obras. Artículo 25.

Las obras de construcción, reparación o conservación de las carreteras incluidas en el ámbito de aplicación de esta Ley, por constituir obras públicas de interés general, no están sometidas a licencia municipal ni a ningún otro acto de control preventivo.

Zonas de protección de la carretera. Artículo 29.

A los efectos de la presente Ley, se establecen en las carreteras de la Red Regional las siguientes zonas:

- a) Zona de dominio público.*
- b) Zona de servidumbre.*
- c) Zona de afección.*

Zona de dominio público. Artículo 30.

*1. Son de **dominio público** los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho (8) metros de anchura en autopistas y autovías, y de tres (3) metros en el resto de carreteras, a cada lado de la vía, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.*

2. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de la cara exterior de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, podrá fijarse como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. En todo caso, será de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

3. Se entiende por arista exterior de la explanación en tramo urbano la alineación de bordillos; si no los hubiere, el borde exterior de la parte de carretera destinada a la circulación, incluso arcenes.

4. Se considera elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas al descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines complementarios o auxiliares.

5. La zona de dominio público puede ampliarse a ambos lados de la carretera para incluir una o dos vías de servicios para peatones, bicicletas, ciclomotores o maquinaria agrícola.

6. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización de la Dirección General competente en materia de carreteras, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija...

7. El uso especial del dominio público establecido en esta Ley o la ocupación del mismo comportarán la obligación, del abono de un canon, por el titular de la autorización o concesión de uso u ocupación...

Zona de servidumbre. Artículo 31.

*1. La **zona de servidumbre** de la carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados*

de la misma, delimitadas interiormente por la zona de dominio definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de veinticinco (25) metros en autopistas y autovías, y de ocho (8) metros en las demás carreteras, medidos horizontal y perpendicularmente al eje de la carretera, desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, de la dirección general competente en materia de carreteras, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

3. En todo caso, la dirección general competente en materia de carreteras podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Zona de afección. Artículo 32.

1. La **zona de afección** consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y, exteriormente, por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien (100) metros en autopistas y autovías, de cincuenta (50) metros en las carreteras de primer nivel y de treinta (30) metros en las de segundo y tercer nivel, medidos horizontal y perpendicularmente al eje de la carretera, desde las citadas aristas.

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización de la Dirección General competente en materia de carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en esta Ley en relación con las travesías.

4. La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a diez años.

Línea límite de edificación. Artículo 34.

1. A ambos lados de las carreteras se establece la **línea límite de edificación**, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las ya existentes.

2. La línea límite de edificación en la Red Regional de carreteras se sitúa a cincuenta (50) metros en autopistas y autovías, a veinticinco (25) metros en las carreteras de primer y segundo nivel y a dieciocho (18) metros en las de tercer nivel, medidos horizontalmente a

partir de la arista exterior de la calzada más próxima.

Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

3. Con carácter general, en las carreteras que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, la Consejería competente en materia de carreteras, a propuesta del Ayuntamiento respectivo, podrá fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida en el apartado anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico respectivo.

4. Asimismo, la Consejería competente en materia de carreteras podrá, previo informe de la Corporación Local afectada, por razones geográficas, socioeconómicas o de protección medioambiental, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

5. La línea de edificación ha de ser siempre exterior a la zona de servidumbre. Cuando, por ser de excesiva anchura la proyección horizontal del talud de los terraplenes o desmontes, y la línea de edificación definida en este artículo corte a la zona de servidumbre, la de edificación coincidirá con la línea exterior de dicha zona de servidumbre.

Donde las líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde los ramales de enlaces y vías de giro de intersecciones, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento determinante.

En todo caso, la línea límite de edificación será la más alejada de las dos siguientes: la línea límite de edificación conforme a lo establecido anteriormente o la línea de servidumbre.

6. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores de este artículo, en las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de poblaciones, la línea límite de edificación se situará a cincuenta (**50**) metros, medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante.

7. En la zona de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación y sólo para aquellos supuestos en que se justifique esta necesidad, la Administración ... podrá proceder a la expropiación forzosa de los bienes y derechos existentes, entendiéndose implícitas la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación, ...

Travesías y tramos urbanos.

Concepto y régimen jurídico. Artículo 39.

1. Los tramos de carretera regional que discurran por **suelo urbano o estén incluidos en una red arterial** se regirán por las disposiciones de los artículos siguientes y por las demás contenidas en esta Ley en lo que resulten aplicables.

2. A los efectos de esta Ley se denominará **red arterial** de una población o grupo de poblaciones, el conjunto de tramos de carretera actuales o futuros que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de la Red Regional o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados.

3. Se consideran **tramos urbanos** aquellos de las carreteras regionales que discurran por suelo clasificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico. Se considera **travesía** la parte de tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas

al menos en dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en uno de los márgenes.

Procedimiento. Artículo 40.

1. Toda actuación en una red arterial se establecerá previo acuerdo entre las distintas administraciones públicas interesadas de forma coordinada con el planeamiento urbanístico vigente.
2. A tal efecto, deberán utilizarse los procedimientos legalmente establecidos para asegurar la colaboración y coherencia de actuaciones en una red arterial en materia de inversión y de prestación de servicios.
3. A falta de acuerdo, el Consejo de Gobierno, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras, podrá aprobar la ejecución de las actuaciones necesarias en los tramos de la red arterial que formen o puedan formar parte de la Red Regional de carreteras.

Autorizaciones. Artículo 41.

1. En la zona de dominio público de los tramos urbanos y las travesías de carreteras regionales corresponde a la Consejería competente en materia de carreteras el otorgamiento de las autorizaciones correspondientes.
2. En las zonas de servidumbre y afección de los tramos urbanos, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los ayuntamientos.
3. En las zonas de servidumbre y de afección de las travesías de carreteras regionales corresponde a los ayuntamientos el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre los terrenos y edificaciones colindantes.

Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean contiguos a la arista exterior de la explanación. Donde existan aceras contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio pertenecientes a la Red Regional, esa consideración se referirá a los situados junto al borde de dicha acera más alejado de la carretera.

Las autorizaciones que otorguen los ayuntamientos estarán sujetas a las exigencias y limitaciones contenidas en... esta ley.

ZONAS DE PROTECCIÓN DE CARRETERAS / LEY 2/2008 REGION DE MURCIA

Clasificación Técnica (art.3)	Zona de Dominio Público (*) (art.30)	Zona de Servidumbre (*) (art. 31)	Zona de Afección (*) (art.32)	Línea de edificación (**) (art. 34)
Autopistas y Autovías	8m.	25m.	100m.	50m.
Carreteras de primer nivel	3m.	8m.	50m.	25m.
Carreteras de segundo nivel	3m.	8m.	30m.	25m.
Carreteras de tercer nivel	3m.	8m.	30m.	18m.
Variantes o carreteras de circunvalación que se construyan.				50m.

(*) medidos desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente.

(**) medidos desde la arista exterior de la calzada y siempre exterior a la zona de servidumbre. Esta línea de edificación es excepcional en algunos supuestos.

ZONAS DE PROTECCIÓN DE CARRETERAS comparativa Legislación Estatal y Autonómica

Titularidad ESTATAL	Clasificación (art.2)	Zona de Dominio Público (*) (art. 29)	Zona de Servidumbre (*) (art. 31)	Zona de Afección (*) (art. 32)	Zona de limitación edificabilidad (**) (art. 33)
LEY 37/15 ESTADO	Autopistas Autovías	8m.	25m.	100m.	50m.
	Vías de servicio de autopistas y autovías	3m.	25m.	100m.	50m.
	Carreteras multicarril Carreteras convencionales	3m.	8m.	50m.	25m.
	Nudos viarios, cambios de sentido, intersecciones, vías de giro y ramales.	3m.	8m.	50m.	50m.
	Variantes o carreteras de circunvalación, cualquiera que sea su clasificación, que se construyan.				50m.
Titularidad Autonómica	Clasificación Técnica (art.3)	Zona de Dominio Público (*) (art.30)	Zona de Servidumbre (*) (art. 31)	Zona de Afección (*) (art.32)	Línea de edificación (**) (art. 34)
LEY 2/08 REGION DE MURCIA	Autopistas y Autovías	8m.	25m.	100m.	50m.
	Carreteras primer nivel	3m.	8m.	50m.	25m.
	Carreteras segundo nivel	3m.	8m.	30m.	25m.
	Carreteras tercer nivel	3m.	8m.	30m.	18m.
	Variantes o carreteras de circunvalación que se construyan.				50m.

(*) medidos desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente.

(**) medidos desde la arista exterior de la calzada y siempre exterior a la zona de servidumbre. Esta línea de edificación es excepcional en algunos supuestos.



Zonas de protección en carreteras (y autovías) comunes a las leyes estatal y autonómica.

(Nótese el error de esta ilustración: la arista exterior de la calzada correspondería con la línea blanca, por ser la parte de la carretera destinada a la circulación y no con el borde del arcén)

ORDENACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE.**Legislación del sector ferroviario.****Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.**

BOE 30/9/2015. Vigencia al día siguiente de su publicación.

(Derogada la anterior Ley 39/03, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario)

Del Preámbulo de la ley 38/2015:

La Ley 39/2003, del sector ferroviario, impulsó una reordenación completa del transporte por ferrocarril de competencia estatal y ha sentado las bases que han facilitado la apertura gradual del mercado en este modo de transporte y la aparición en él de nuevos operadores, con el objetivo último de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo.

El régimen legal que establecía la Ley 39/2003, se apoya en tres pilares.

En primer lugar, la separación, orgánica y funcional, de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios de transporte ha conducido a la ruptura del monopolio estatal y de la unidad de explotación tren-infraestructura que había imperado en nuestro país desde la mitad del siglo XX. Ello condujo a la reorganización de RENFE, hasta entonces operador exclusivo de transporte en la red ferroviaria estatal, con la segregación institucional de las áreas de gestión de la infraestructura y de operación del transporte y la creación de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y RENFE-Operadora, que ha servido de base finalmente para la reestructuración del sector ferroviario estatal.

En segundo término, la ley puso en marcha un proceso de liberalización progresiva del transporte ferroviario, con aperturas sucesivas a la competencia: del transporte de mercancías inicialmente, del transporte internacional de viajeros a continuación y la recientemente iniciada del transporte interior de viajeros.

El tercer pilar fue la creación de un órgano regulador, el Comité de Regulación Ferroviaria, al que se encomendaron funciones de supervisión y de resolución de los conflictos entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y los operadores del mercado ferroviario, o de estos entre sí, para garantizar el correcto funcionamiento general del sistema.

Mediante esta ley se incorporan al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Pese a que la ley mantiene un buen número de los preceptos de la Ley 39/2003, se ha optado, ... por unificar y concentrar en una nueva norma el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril.

El título II regula la infraestructura ferroviaria, concretamente, la Red Ferroviaria de Interés General, estableciendo la regulación de las zonas de servicio ferroviario, la incidencia sobre el planeamiento urbanístico y las limitaciones a la propiedad mediante la determinación de zonas de dominio público, protección y límite de edificación.

Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal. Artículo 7***1. Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística***

calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. *Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que por éste se emita, en el plazo de 2 meses computados desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes.*

Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico.

No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente.

En el caso de estudios informativos en tramitación que, no habiendo sido aún aprobados, hayan sido sometidos a información pública, la administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística, según corresponda, procederá en cada caso, en las zonas afectadas por los trazados y actuaciones ferroviarias objeto de la mencionada información pública, a la suspensión de la aprobación de nuevas clasificaciones y calificaciones de suelo y de los efectos de las ya aprobadas, como también a la suspensión del otorgamiento de nuevas autorizaciones y licencias urbanísticas, hasta tanto se apruebe el estudio, con un plazo máximo de suspensión de 1 año a partir de la fecha de publicación del anuncio de la información pública del correspondiente estudio, el cual podrá prorrogarse motivadamente por el Ministerio de Fomento, por un plazo máximo de 6 meses.

Se excluye de lo anterior aquellas actuaciones administrativas de carácter territorial, urbanístico o edificatorio que sí fuesen compatibles con la futura actuación ferroviaria o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente, previo informe vinculante del Ministerio de Fomento.

3. *Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura tendrán la consideración de obras de interés general. Los proyectos constructivos de las obras de construcción serán, previamente a su aprobación, comunicados a la administración urbanística competente a efectos de que compruebe su adecuación al estudio informativo y emita informe, que se entenderá favorable si transcurre un mes desde dicha comunicación sin que se hubiera emitido.*

Dichas obras no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere ...la Ley 7/1985, reguladora de las Bases del Régimen Local.

4. *El ADIF no precisará autorizaciones, permisos o licencias administrativas de primera instalación, funcionamiento o apertura, previstas en la normativa vigente para el desarrollo de las actividades directamente vinculadas al tráfico ferroviario.*

5. Las autorizaciones y, en su caso, las concesiones otorgadas a particulares para la realización de obras o actividades en la zona de servicio ferroviario regulada en el artículo 9, no eximirán a sus titulares de obtener los permisos, licencias y demás autorizaciones que, en cada caso, sean exigidas por otras disposiciones legales.

Zonas de servicio ferroviario. Artículo 9.

1. El Ministerio de Fomento podrá delimitar, especialmente en ámbitos vinculados a estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías, **zonas de servicio ferroviario** que incluirán los terrenos necesarios para la ejecución de infraestructuras ferroviarias y para la realización de las actividades propias del ADIF, los destinados a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario.

Sin perjuicio de las actividades a que se refiere el párrafo anterior, dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios, de conformidad con lo que determine el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios y el planeamiento urbanístico correspondiente.

(...)

2. El establecimiento de la zona de servicio se hará a través de un proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios.

El proyecto será elaborado por el ADIF y aprobado por el Ministro de Fomento. Reglamentariamente se establecerá el contenido, la documentación y el procedimiento que se debe seguir para su aprobación, que comprenderá, necesariamente, la emisión de informe por las administraciones urbanísticas locales y autonómicas sobre aspectos de su competencia...

Consideración urbanística de las zonas de servicio. Artículo 10.

1. Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos, destinados a zonas de servicio ferroviario como sistema general ferroviario o equivalente de titularidad estatal y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al ADIF.

2. El sistema general ferroviario referido a las zonas de servicio establecido en el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios se desarrollará a través de un **plan especial de ordenación** de la zona de servicio ferroviario o instrumento equivalente, que se tramitará de la siguiente forma:

a) El ADIF podrá formular el proyecto del referido plan especial, que se tramitará y aprobará, como plan de iniciativa pública, por la autoridad urbanística competente conforme a la legislación aplicable en cada caso.

b) ..Con carácter previo a su aprobación, la autoridad urbanística competente dará traslado del proyecto del plan al ADIF, para que éste emita informe (...) en el plazo máximo de 1mes.

c) En caso de que no se dé traslado del proyecto del plan, (...) o de desacuerdo entre ambas autoridades sobre su contenido, la administración urbanística no podrá aprobarlo, debiendo iniciar un período de negociación con el ADIF....

...el Consejo de Ministros que resolverá, con carácter vinculante, sobre las cuestiones objeto de discrepancia.

Limitaciones a la propiedad del sector ferroviario.**Zona de dominio público.** Artículo 13.

1. Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho metros (8m) a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

2. Reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida en el apartado anterior para delimitar la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.

No se podrá autorizar la reducción de la zona de dominio público, la de protección ni la línea límite de la edificación por intereses particulares.

3. *La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.*

En aquéllos casos en que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros (3m.) medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.

En los casos especiales de puentes, viaductos, estructuras u obras similares, como regla general se podrán fijar como aristas exteriores de la explanación las líneas de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno, siendo, en todo caso, de dominio público el terreno comprendido entre las referidas líneas.

En aquellos supuestos en que la altura de la estructura sea suficiente, podrá delimitarse como zona de dominio público exclusivamente la zona necesaria para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra...

Zona de protección. Artículo 14.

1. La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a setenta metros (70m) de las aristas exteriores de la explanación.

2. En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas en los apartados anteriores para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros (5m) para la zona de dominio público y de ocho metros (8m) para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.

Dichas distancias podrán ser reducidas por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias, siempre que se acredite la necesidad o el interés público de

*la reducción, y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril sin que, en ningún caso, la correspondiente a la **zona de dominio público** pueda ser inferior a 2 metros...*

Límite de edificación. Artículo 15.

1. *A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.*

En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación.

Tampoco será de aplicación la línea límite de la edificación cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento.

2. *La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros (**50m**) de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.*

*En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurren por zonas urbanas, la línea límite de la edificación se sitúa a veinte metros (**20m**) de la arista más próxima a la plataforma.*

Reglamentariamente, podrá determinarse una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

3. *Asimismo, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el ámbito de sus competencias y de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general...*

Esta reducción no afectará a puntos concretos, sino que será de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

4. *Cuando resulte necesaria la ejecución de obras dentro de la zona establecida por la línea límite de la edificación en un punto o área concreta, los administradores generales de infraestructuras, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria...podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a las señaladas en el apartado 2,...*

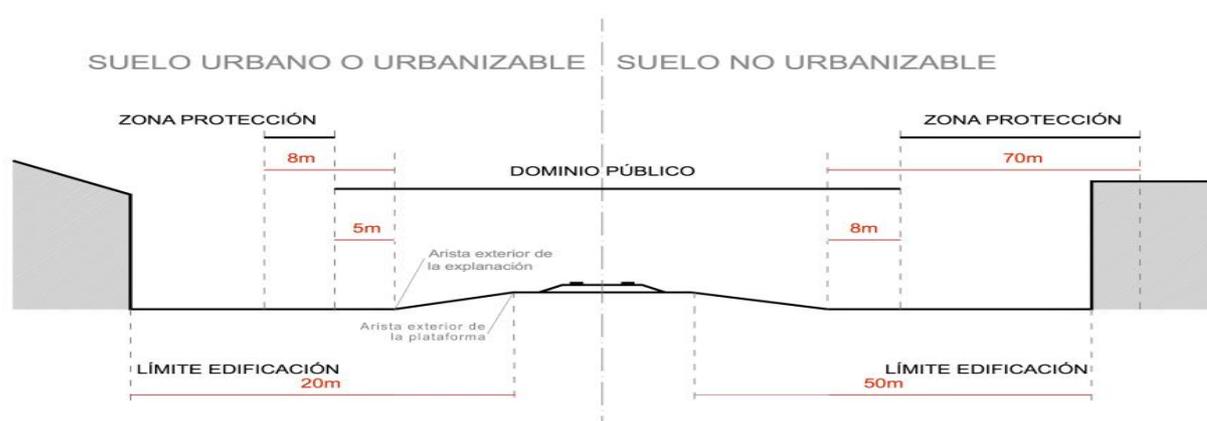
LIMITACIONES A LA PROPIEDAD EN EL SECTOR FERROVIARIO

Ley 38/2015, S.F. (vigente)	Zona de dominio público	Zona de protección	Límite de edificación
Zonas no urbanas	8m.	70m.	50m.
Zonas urbanas y urbanizable ordenado	5m. (excepcionable, a un mínimo de 2m.)	8m. (excepcionable)	20m. (excepcionable)
Observaciones	Desde la arista exterior de la explanación		Desde la arista exterior más próxima de la plataforma.

Si comparamos con la legislación anterior (Ley 16/87 de Ordenación del Transporte Terrestre), vemos que se ha sustituido la zona de afección por el límite de edificación, buscando quizás una analogía con la Ley 37/15 de Carreteras, coetánea, aunque en ésta se mantiene la zona de afección.

Nótese también el cambio en la denominación de las clases de suelo afectadas, más preciso en suelos urbanizables ordenados, equiparado al urbano a estos efectos.

Ley 16/1987, O.T.T. (derogada)	Zona de dominio público	Zona de protección	Zona de afección
Suelo urbanizable y no urbanizable	8m.	20m.	50m.
Suelo urbano	5m. (excepcionable)	8m. (excepcionable)	25m. (excepcionable)
observaciones	Desde la arista exterior de la explanación		



En el Reglamento de esta ley, aprobado por R.D. 1211/1990, de 28 de septiembre, se contienen además algunas determinaciones que resultan de aplicación, en lo que no están modificadas por la Ley 38/15:

- *En las estaciones, se medirán las distancias desde el vallado de las mismas, y a falta de este desde el límite de propiedad del ferrocarril.*

- *Respecto a la afección a nuevos sectores de planeamiento debe tenerse en cuenta lo establecido en el art. 287 del Reglamento LOTT: La construcción de nuevas urbanizaciones y centros o establecimientos públicos implicará la obligación de construir un cruce a distinto*

nivel y en su caso la supresión del paso a nivel existente, cuando el acceso a ellos conlleve la necesidad de cruzar una línea férrea, siendo el coste a cuenta del promotor.

- La clasificación de un suelo rústico por el que discurre el ferrocarril como urbano o urbanizable programado (sectorizado) llevará implícita la obligación por parte de los propietarios de suelo de realizar el correspondiente cerramiento cuando se realicen actuaciones urbanísticas, así como a conservarlos adecuadamente (art. 290 R.LOTT.).

- También deberá preverse en el planeamiento la dedicación a usos ferroviarios y consiguiente inedificabilidad de los terrenos necesarios para la transformación de los cruces a nivel en pasos a distinto nivel. (art. 291 R.LOTT)

CUADRO COMPARATIVO DE LIMITACIONES A LA PROPIEDAD EN EL SECTOR FERROVIARIO, LEGISLACIÓN VIGENTE Y ANTERIOR (versión 2)

Ley 38/2015, S.F. (vigente)	Zonas no urbanas	Zonas urbanas y urbanizable ordenado	Observaciones
Zona de dominio público	8m.	5m.(excepcionable, a un min. de 2m.)	Desde la arista exterior de la explanación
Zona de protección	70m.	8m. (excepcionable)	Desde la arista exterior de la explanación
Límite de edificación	50m.	20m. (excepcionable)	Desde la arista exterior más próxima de la plataforma.

En la ley 38/15 se sustituye la anterior zona de afección por la línea límite de edificación.

Se amplía de 20 a 70m la protección (antes servidumbre).

Se precisa la línea de edificación desde la plataforma.

Ley 16/1987, O.T.T. (derogada)	Suelo urbanizable y no urbanizable	Suelo urbano	Observaciones
Zona de dominio público	8m.	5m. (excepcionable)	Desde la arista exterior de la explanación.
Zona de Servidumbre	20m.	8m. (excepcionable)	
Zona de afección	50m.	25m. (excepcionable)	

PUERTOS.

Legislación de Puertos del Estado.

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (LPE)
BOE 20/10/2011, (vigencia al día siguiente)

Sustituye a la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, (parcialmente modificada por la Ley 62/97, la Ley 48/03 y la Ley 33/10)

Objeto (art. 1.

LPE) (entre otros:)

- *Determinar y clasificar los puertos e instalaciones marítimas competencia de la Administración del Estado.*
- *Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen y policía de los mismos.*
- *Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización....*

Concepto de puerto marítimo. (art. 2 LPE)

*A los efectos de esta ley, se denomina **puerto marítimo** al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.*

*Los puertos marítimos pueden ser **comerciales o no comerciales** y pueden ser declarados de **interés general** por su relevancia en el sistema portuario Español.*

No son puertos comerciales: los puertos pesqueros, los abrigos, los deportivos y los militares.

*Las aguas marítimas, terrenos, obras e instalaciones fijas de los puertos son bienes de **dominio público portuario** estatal.*

*Son **instalaciones portuarias** las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.*

Puertos de interés general. (Artículo 4.LPE)

*1. Son **puertos de interés general** los que figuran en el anexo I de la presente ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:(entre otras)*

a) ...actividades comerciales marítimas internacionales.

b) ... influencia comercial de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.

c) .. industrias o establecimientos de importancia estratégica...

d) ... actividades comerciales marítimas...esenciales de la actividad económica del Estado.

e) ..especiales condiciones técnicas o geográficas .. para la seguridad del tráfico marítimo,....

(...)

3. *La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.*

En la Región de Murcia, solo está clasificado de interés general el Puerto de Cartagena, que incluye la dársena de Escombreras.

Espacios portuarios de competencia autonómica. (Artículo 5.LPE)

1. *Los espacios de DPMT que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración General del Estado.*

2. *La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, (entre otros) ...*

3. *La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.*

4. *En la regulación de las adscripciones será de aplicación la **legislación de costas***

Consideración urbanística de los puertos (art. 56 LPE).

Los planes generales y demás instrumentos de planificación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos como **Sistema General Portuario** y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

Dicho sistema general se desarrollará mediante un **Plan Especial** o instrumento equivalente, a formular por la **Autoridad Portuaria**, tramitado conforme a lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la administración competente en materia de urbanismo.

Con carácter previo a la aprobación definitiva dará traslado de la propuesta de resolución a la Autoridad Portuaria para que manifieste su conformidad y en caso de desacuerdo y tras un periodo de negociación, corresponderá informar al Consejo de Ministros con carácter vinculante.

Las obras a realizar en el dominio público portuario se ajustarán al plan especial, debiendo solicitarse informe de la administración urbanística competente, que se considerará favorable si no se emite en el plazo de un mes...

El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (Artículo 69.LPE)

El Ministerio delimitará una zona de servicio que incluirá la superficie de tierra y agua necesarias para la ejecución de las actividades y los espacios de reserva que garanticen

la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria...

La delimitación se hará a través de un Plan de utilización de los espacios portuarios, cuya aprobación corresponde al Ministerio, previo informe de Puertos del Estado, Dirección General de Costas y de las administraciones urbanísticas.

Ley de Puertos de la Región de Murcia

Los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma de Murcia están regulados por la **Ley 3/1996, de Puertos de la Región de Murcia**, modificada en algunos aspectos por la **Ley 6/2005**, y, más recientemente por la **Ley 3/2017**, (BORM 17/2/2017).

Del preámbulo de la ley 6/2005:

A la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia le corresponde la competencia exclusiva en materia de puertos, aeropuertos y helipuertos que no tengan la calificación de interés general, en virtud de lo establecido en el artículo 10.5 de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, por la que se aprueba el Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia.

La Ley 3/1996, de Puertos de la Región de Murcia supuso el establecimiento de una normativa específica y propia por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en materia de puertos de refugio, así como puertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

La experiencia de su aplicación unida a la promulgación de la Ley 13/2003, reguladora del contrato de concesión de obra pública, que establece el carácter básico de alguno de sus preceptos, aconsejan introducir determinadas modificaciones que van destinadas, sin alterar los principios inspiradores de la Ley, a mejorar las expectativas y necesidades de los destinatarios del servicio portuario, y concretamente del sector pesquero y de la náutica deportiva.

En consonancia con lo expuesto, incide la Ley en aspectos concretos como la ordenación de los usos en las zonas de servicio de los puertos, zonas deportivas portuarias de uso náutico- deportivo e instalaciones náutico-deportivas o la regulación del procedimiento para la adjudicación de las concesiones y autorizaciones.

El esquema de la ley es similar a la del Estado, con las siguientes peculiaridades:

- Puerto Regional: Recinto de agua abrigada, natural o artificialmente, así como la superficie terrestre contigua e instalaciones y accesos terrestres que permitan realizar las operaciones requeridas por la flota pesquera y deportiva y sus usuarios con independencia de otras instalaciones portuarias.
- Zona portuaria de uso náutico-deportivo: Zona ubicada en un puerto ya existente que se destina a la prestación de servicios a las embarcaciones deportivas.
- Zona de Servicio Portuaria: Espacio formado por la superficie de agua abrigada y la superficie de terrenos que la rodea.
- Instalación náutico-deportiva: Aquella fija o desmontable adscrita a la C.A. que no reuniendo los requisitos de puertos deportivos permite el atraque de embarcaciones.

Respecto a su planificación, el art. 4 señala:

1. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia determinará, mediante los instrumentos de ordenación urbanística y medioambientales oportunos, las zonas de exclusión a efectos de cualquier intervención de las reguladas en la presente Ley y los niveles de protección y prescripciones que deberán incorporar las obras e instalaciones nuevas, según las diferentes tipologías, con el objeto de asegurar:

- a. El uso racional de los recursos naturales.
- b. La debida conservación de los ecosistemas costeros.
- c. La integración de las obras e instalaciones en el medio físico.
- d. La armonización del paisaje.
- e. La compatibilidad con los sistemas generales, y demás determinaciones urbanísticas.

2. Tendrán carácter preferente las iniciativas que tiendan a satisfacer demandas pesqueras. Las náutico-deportivas y turísticas se desarrollarán con arreglo al siguiente orden de prioridades:

1. Zonas de uso náutico-deportivo en puertos existentes.
2. Instalaciones náutico-deportivas.
3. Puertos deportivos con abrigo natural.
4. Puertos deportivos con abrigo artificial.

3. Cuando las necesidades del sector pesquero lo requieran, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia determinará la inclusión en un puerto deportivo de una zona de servicio con línea de atraque para uso pesquero, dentro de un esquema de ordenación que separe adecuadamente los tráficos.

La ley regula su propio régimen de explotación, concesiones y autorizaciones y su régimen sancionador.

Las modificaciones introducidas por la ley 3/2017 se refieren solo al artículo 16, sobre aplicación del canon de ocupación y de explotación y la introducción de dos nuevos artículos 32 ter y 32 quater, sobre los buques abandonados o en peligro de hundimiento respectivamente.



AEROPUERTOS.

Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea, establece las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y señalamiento de zonas y canales de tránsito.

La Planificación de aeropuertos de interés general se rige por el **R.D. 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio**, en ejecución de lo dispuesto en la **Ley 13/96, de medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social**, que introdujo como instrumento de planificación el **Plan Director, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística**.

Por otro lado, tiene gran importancia para la planificación urbanística y territorial del entorno de los aeropuertos las servidumbres aeronáuticas, reguladas fundamentalmente por el **Decreto 584/72, de Servidumbres Aeronáuticas**, modificado parcialmente por el R.D. 1541/03, definiéndose tres tipos de servidumbres:

- Servidumbres de aeródromo: Conjunto de superficies definidas a partir de las características físicas del aeropuerto para salvaguardar las maniobras de las aeronaves mediante la fijación de altitudes máximas de edificación protegiendo además al aeropuerto de la proliferación de construcciones y obstáculos en sus cercanías.
- Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas: Conjunto de superficies que permiten asegurar el correcto funcionamiento de las instalaciones de ayuda a la navegación, evitando interferencias en los instrumentos de navegación. Dan lugar a dos zonas para cada una de las radio ayudas: *zona de seguridad*, plano horizontal en el que no se permite ningún objeto no autorizado y *superficie de limitación de alturas*, que se compone de unas superficies definidas a partir de la zona de seguridad que limitan las alturas bajo las mismas.
- Servidumbres de las operaciones de aeronaves. Para proteger las maniobras de aproximación, definidas para cada aeropuerto.

Por otra parte, las **servidumbres acústicas** están reguladas por la **Ley 5/2010**, por la que se modifica la Ley 48/60 de navegación aérea, así como por la **Ley 37/2003, del ruido** y el **R.D. 1367/2007** que lo desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El Plan Director del Aeropuerto Internacional de Murcia fue aprobado por orden FOM/1067/2006.

Las servidumbres del aeropuerto de Corvera vienen establecidas en el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario Internacional de la Región de Murcia

Superficies limitadoras de obstáculos del Aeropuerto de Murcia.

Superficie de aproximación: Superficie plana inclinada formada por una combinación de

planos, limitado en planta por el área especificada del terreno anterior al umbral de la pista a la que afecten las maniobras en la fase de aproximación.

Comienza a 60 metros del umbral con un ancho de 300 metros y una longitud de 15.000 metros dividida en tres sectores de longitudes y pendientes 3.000 m. al 2%, 3.600 m. al 2,5% y 8.400 m. al 0%, respectivamente.

- **Superficie horizontal interna:** Superficie plana horizontal, especificada sobre un aeródromo y sus cercanías inmediatas.

Se encuentra a 45 metros de altura sobre la altitud de referencia del aeródromo con un radio límite exterior de 4.000 metros.

- **Superficie cónica:** Superficie especificada, de pendiente ascendente que se extiende hacia afuera desde la periferia de la superficie horizontal.

Comienza por lo tanto en un plano horizontal a 45 metros sobre la altitud de referencia del aeródromo, coincidiendo con el borde de la superficie horizontal interna, hasta un plano horizontal situado a 100 metros de altura del anterior con una pendiente entre ambas del 5% hacia fuera, lo que supone un radio límite exterior de 6.000 metros.

- **Superficie de transición:** Superficie especificada, de pendiente ascendente, que se extiende hacia fuera desde dos líneas paralelas al eje de pista, una a cada lado, y desde los bordes de la superficie de aproximación.

Se establece con una pendiente ascendente del 14,3% hacia fuera hasta una altura de 45 metros de altura desde el punto de referencia del aeropuerto.

- **Superficie de Ascenso en el despegue:** Plano inclinado limitado en planta por la proyección vertical de la parte de terreno más allá del extremo de la pista o la zona libre de obstáculos, en el sentido del despegue.

Comienza a 60 metros del umbral con un ancho de 300 metros y una longitud de 15.000 m.



DEFENSA NACIONAL

- **Ley 8/1975 de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional.**

- **Real Decreto 689/1978, de 10 de febrero, reglamento de zonas e instalaciones de interés para la defensa,** desarrolla la ley anterior.

Seguiremos el articulado de la Ley 8/1975, según el texto consolidado publicado en el BOE de fecha 28/12/1990.

Artículo primero. Zonas de limitación de derechos.

Para salvaguardar los intereses de la Defensa Nacional y la seguridad y eficacia de sus organizaciones e instalaciones, quedarán sujetos a las limitaciones previstas en esta Ley los derechos sobre bienes situados en aquellas zonas del territorio nacional que en la misma se configuran, con arreglo a la siguiente clasificación:

- *De interés para la Defensa Nacional.*
- *De seguridad de las instalaciones militares o de las instalaciones civiles declaradas de interés militar.*
- *De acceso restringido a la propiedad por parte de extranjeros.*

Estas clases de zonas son compatibles entre sí, de modo que por razón de su naturaleza y situación, determinadas extensiones del territorio nacional podrán quedar incluidas simultáneamente en zonas de distinta clase.

Artículo segundo.

Se denominan zonas de interés para la Defensa Nacional las extensiones de terreno, mar o espacio aéreo que así se declaren en atención a que constituyan o puedan constituir una base permanente a un apoyo eficaz de las acciones ofensivas o defensivas necesarias para tal fin.

Artículo tercero.

Se denominan zonas de seguridad de las instalaciones militares, o de las instalaciones civiles declaradas de interés militar, las situadas alrededor de las mismas, que quedan sometidas a las limitaciones que por esta Ley se establecen, en orden a asegurar la actuación eficaz de los medios de que disponga, así como el aislamiento conveniente para garantizar su seguridad y, en su caso, la de las propiedades próximas, cuando aquéllas entrañen peligrosidad para ellas.

Artículo cuarto.

Se denominan zonas de acceso restringido a la propiedad por parte de extranjeros aquéllas en que por exigencias de la Defensa Nacional o del libre ejercicio de las potestades soberanas del Estado resulte conveniente prohibir, limitar o condicionar la adquisición de la propiedad y demás derechos reales por personas físicas o jurídicas de nacionalidad o bajo control extranjero, con arreglo a lo dispuesto en esta Ley,

Artículo quinto.

La declaración de zonas de interés para la Defensa Nacional, ..., se realizará por

Decreto aprobado en Consejo de Ministros, ...Dicho Decreto determinará la zona afectada y fijará las prohibiciones, limitaciones y condiciones que en ella se establezcan, referentes a la utilización de la propiedad inmueble y del espacio marítimo y aéreo que comprenda, respetando los intereses públicos y privados, siempre que sean compatibles con los de la Defensa Nacional, ajustándose, en caso contrario, a lo dispuesto en el artículo veintiocho de la presente Ley.

Artículo séptimo.

*Las instalaciones militares y civiles declaradas de interés militar estarán dotadas de las **zonas de seguridad** a que se refiere el artículo tercero de esta Ley, en las cuales se podrá establecer la distinción entre «Zona próxima» y «Zona lejana», en atención a los fines que en dicho artículo se fijan, a las limitaciones que en esta Ley se establecen y a las características de las propias instalaciones....*

Artículo octavo.

*Las **zonas próximas de seguridad** tendrán, como norma general, una anchura de trescientos (300m) metros, salvo en los puertos militares, que comprenderán no sólo su interior y el canal de acceso, sino también un sector marítimo que, con un radio mínimo de una milla, abarque el frente y ambos costados,....*

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior..., podrá ser ampliada o reducida hasta el límite estrictamente indispensable; todo ello sin perjuicio de que el propio Reglamento de esta Ley señale, con carácter general para determinadas clases o grupos de instalaciones, anchuras mínimas inferiores o superiores a las citadas en el párrafo primero de este artículo.

La delimitación de la zona correspondiente a cada instalación será hecha en cada caso por el Ministerio militar correspondiente, en la forma y con los requisitos que reglamentariamente se determinen.

Artículo noveno.

En las zonas próximas de seguridad no podrán realizarse, sin autorización del Ministro correspondiente, obras, trabajos, instalaciones y actividades de clase alguna.

No obstante, será facultad de las autoridades regionales autorizar los aprovechamientos agrícolas o forestales, así como las excavaciones o movimientos de tierras y construcción de cercas o setos, casetas o barracones de carácter temporal e instalaciones de líneas telegráficas, telefónicas y de transporte de energía eléctrica, siempre que inequívocamente no obstaculicen las finalidades militares de la propia zona.

Las obras de mera conservación de las edificaciones o instalaciones ya existentes o previamente autorizadas no requerirán autorización. ...

Artículo diez.

*La **zona lejana de seguridad** tiene por finalidad asegurar el empleo óptimo de las armas o elementos que constituyen la instalación, teniendo en cuenta las características del terreno y las de los medios en ella integrados. Su amplitud será la mínima indispensable para tal finalidad.*

La determinación de esta zona se hará en cada caso por el Ministerio afectado, en la forma que reglamentariamente se determine.

Artículo catorce.

A los efectos de los artículos precedentes, el Ministerio del que dependan las respectivas instalaciones comunicará a los Ayuntamientos en que radiquen éstas la existencia

y perímetro de las zonas de seguridad correspondientes, así como las limitaciones inherentes a las mismas, para su traslado a los propietarios afectados, debiendo hacer la misma notificación en forma directa a los titulares de las obras o servicios públicos existentes en la zona,

Reglamentariamente se establecerá la tramitación que deban seguir los proyectos de obras, trabajos o construcciones para cuya realización en las zonas de seguridad se requiera autorización ...

Otras disposiciones recientes:

Ley Orgánica 5/2005, de la Defensa Nacional.

Zonas de interés para la defensa. Artículo 30.

En las zonas del territorio nacional consideradas de interés para la defensa, en las que se encuentren constituidas o se constituyan zonas de seguridad de instalaciones, militares o civiles, declaradas de interés militar, así como en aquellas en que las exigencias de la defensa o el interés del Estado lo aconsejen, podrán limitarse los derechos sobre los bienes propiedad de nacionales y extranjeros situados en ellas, de acuerdo con lo que se determine por ley.

Ley Estatal 7/15, de suelo y rehabilitación urbana. Disposición adicional 2ª.

:

Bienes afectados a la Defensa Nacional, al Ministerio de Defensa o al uso de las fuerzas armadas..

1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, cualquiera que sea su clase y denominación, que incidan sobre terrenos, edificaciones e instalaciones, incluidas sus zonas de protección, afectos a la Defensa Nacional deberán ser sometidos, respecto de esta incidencia, a informe vinculante de la Administración General del Estado con carácter previo a su aprobación.