



MINISTERIO
DE MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA GENERAL PARA EL
TERRITORIO Y LA BIODIVERSIDAD

DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS

DIRECTRICES PARA
EL TRATAMIENTO DEL BORDE COSTERO

DIRECTRICES PARA EL TRATAMIENTO DEL BORDE COSTERO

ÍNDICE –

FUNDAMENTOS

1. INTRODUCCIÓN AL DOCUMENTO	4
2. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA DE LAS PRESENTES DIRECTRICES	5
3. CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE EL BORDE COSTERO	5
3.1 Transformación de fachadas marítimas urbanas.....	5
3.2 Tratamiento de itinerarios y senderos litorales.....	11
3.3 Tratamiento del libre acceso, tránsito y uso público de la costa	12
4. CRITERIOS GENERALES EN EL TRATAMIENTO DEL BORDE COSTERO.....	14

DIRECTRICES PARA EL TRATAMIENTO DEL BORDE COSTERO

1. ALCANCE Y CUMPLIMIENTO DE LAS DIRECTRICES.....	19
2. DE LA TRANSFORMACIÓN DE FACHADAS MARÍTIMAS URBANAS	
2.1. JUSTIFICACIÓN DE LA TRANSFORMACIÓN DE FACHADAS MARÍTIMAS URBANAS	18
2.2. REQUISITOS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE FACHADAS MARÍTIMAS	19
2.3. REQUERIMIENTOS PARA PERMITIR LA ACTUACIÓN EN FACHADAS MARÍTIMAS URBANAS	19
2.4. TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES	21
1. GRUPO A: REMODELACIÓN DE FACHADA URBANA INCLUIDA EN ZONA DE SERVIDUMBRE CON USOS NO PERMITIDOS	21
1. Requisitos previos para actuaciones del grupo A	21
2. Requerimientos para permitir actuaciones del grupo A.....	22
2. GRUPO B: REMODELACIÓN DE FACHADA URBANA NO INCLUIDA EN DPMT	22
3. GRUPO C: HABILITACIÓN DE TRÁNSITO SOBRE DPMT	22
1. Requisitos previos para actuaciones del grupo C	23
2. Requerimientos para permitir actuaciones del grupo C	23

<u>2.5. ÁREAS DE PROTECCIÓN LITORAL: CONCEPTO Y CONDICIONES BÁSICAS DE EJECUCIÓN.....</u>	<u>23</u>
---	-----------

3. DEL TRATAMIENTO DE ITINERARIOS Y SENDEROS LITORALES

<u>3.1. JUSTIFICACIÓN DEL TRATAMIENTO DE ITINERARIOS Y SENDEROS LITORALES ..</u>	<u>24</u>
--	-----------

<u>3.2. DETERMINACIONES PARA LA REALIZACIÓN DE ITINERARIOS Y SENDEROS NATURALES LITORALES.</u>	<u>24</u>
---	-----------

<u>3.3. REQUISITOS PARA EL PROYECTO DE UN SENDERO LITORAL EN DPMT</u>	<u>26</u>
---	-----------

4. DE LAS ACTUACIONES PARA EL LIBRE ACCESO, TRÁNSITO Y USO PÚBLICO DE LA COSTA

<u>4.1. JUSTIFICACIÓN DE LAS ACTUACIONES PARA EL LIBRE ACCESO, TRÁNSITO Y USO PÚBLICO DE LA COSTA.....</u>	<u>27</u>
--	-----------

<u>4.2. DETERMINACIONES PARA LOGRAR EL LIBRE ACCESO, TRÁNSITO Y USO PÚBLICO DE LA COSTA.....</u>	<u>27</u>
--	-----------

ANEXO A

PROTOCOLO/ CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE LA DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS - AYUNTAMIENTO PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA FACHADA MARÍTIMA URBANA

FUNDAMENTOS

INTRODUCCIÓN AL DOCUMENTO

España es un país con una longitud de costa de aproximadamente 7.880 km, y es un hecho que en gran parte de ésta se ha ido produciendo de modo progresivo un fuerte proceso urbanizador, que ha originado una utilización plenamente urbana de gran parte del litoral.

Muchos usos y actividades del litoral español son sin embargo fundamentales desde el punto de vista económico pero a su vez conllevan una degradación, que a largo plazo es negativa para la propia región litoral.

Es fundamental proteger la franja litoral de las fuertes demandas a las que se ve sometida, toda vez que se trata de un espacio caracterizado fundamentalmente por su alta sensibilidad y por presentar una difícil recuperación de su equilibrio físico. Por ello se hace preciso atender el borde costero o litoral, acondicionándolo de modo que sirva de barrera a la expansión urbanística, protegiendo los espacios públicos litorales y rehabilitando aquellos bordes especialmente degradados.

El objetivo del presente documento consiste precisamente en ofrecer una guía acerca de cuáles deben ser el contenido, enfoque y objetivos de los proyectos correspondientes a las obras litorales de interés general, reguladas en el artículo 111 de la Ley de Costas y de competencia del Estado, entre las que destacan aquéllas que persiguen la protección de la integridad de la costa, su libre acceso y uso público, la garantía del tránsito litoral, cualquiera que sea la naturaleza de los bienes que lo integren, etc.

El cumplimiento por sus destinatarios (planificadores de actuaciones en el litoral, proyectistas, directores de obras, etc...) de las presentes Directrices, deberá constituir, por tanto, un eficaz instrumento para la consecución de los objetivos de la Dirección General de Costas, como Centro Directivo integrado en el MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE y, entre otros:

1. La preservación y recuperación de los valores y funciones naturales y paisajísticas de la franja litoral.
2. La recuperación de la naturalidad en los ámbitos litorales degradados o urbanizados en exceso.
3. La protección de la playa como espacio natural con altos valores ambientales.
4. La recuperación de espacios libres naturales del frente costero.
5. La defensa de la integridad del dominio público marítimo-terrestre y de las zonas de servidumbre y el uso general al que están destinados.
6. La liberación de ocupaciones situadas sobre las servidumbres de tránsito y protección en el caso de no ajustarse a la legislación vigente.
7. La garantía de uso público de la ribera del mar y del resto del dominio público marítimo-terrestre.
8. La recuperación y mejora del libre acceso, tránsito y uso público de la costa, en aquellos tramos litorales en los que exista cierta privatización del litoral.

Para lograr un adecuado marco en la ordenación, justificación e identificación de estos criterios, las presentes Directrices se dividen en tres bloques diferenciados:

- Transformación de fachadas marítimas urbanas.
- Tratamiento de itinerarios y senderos naturales.
- Actuaciones para el libre acceso, tránsito y uso público de la costa.

En cada uno de ellos se hace una selección de los aspectos de mayor importancia y se desarrollan, marcando las pautas y directrices que sobre los mismos dispone la política de actuación de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.

2.- CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE EL BORDE COSTERO

El territorio costero se ha convertido en un espacio de gran interés para un creciente número de demandas de actividades, a menudo antagónicas por la propia exigüidad del medio litoral.

Al acometer la evaluación del estado de los valores o bienes de la franja contigua a la orilla del mar, se encuentran con frecuencia zonas litorales muy degradadas, si bien, afortunadamente, reversibles en alguna medida. La urbanización excesiva de los territorios litorales en primera línea, el reconocimiento de propiedad particular en ciertos enclaves otorgando determinadas concesiones, la existencia de accesos privados en muchas urbanizaciones y la inadecuación o inexistencia de accesos públicos al litoral, son aspectos que influyen, no sólo en el estado de conservación ambiental de esos lugares, sino también en la calidad de vida de los usuarios de dichos lugares, en tanto la calidad ambiental de medio influye de modo determinante en su salubridad para las personas.

Las actuaciones de transformación de la fachada marítima urbana, tratamiento de itinerarios y senderos litorales y las enfocadas a alcanzar el libre acceso, tránsito y uso público del litoral, permitirán hacer más agradable la vida humana en el borde costero, satisfaciendo plenamente el esperado disfrute del mar y del territorio costero y potenciando además el futuro turístico de gran parte del litoral.

2.1. TRANSFORMACIÓN DE FACHADAS MARÍTIMAS URBANAS

El interés del Ministerio de Medio Ambiente por realizar actuaciones de transformación de fachadas marítimas en áreas litorales urbanas (o urbanizadas) en las que existen ocupaciones del dominio público marítimo-terrestre (en adelante DPMT), de la servidumbre de tránsito o de protección, por edificaciones u otras instalaciones que no son acordes con los usos admitidos por la Ley 22/1988 de Costas, reside en cumplir el objetivo genérico de proteger y preservar la costa y los sistemas litorales naturales, además de "recuperar naturalidad" en los ámbitos litorales degradados y urbanizados.

Hay que tener en cuenta que una gran parte de la población española reside habitualmente en las ciudades y en los núcleos urbanos de la costa, y que en las estaciones vacacionales esta población se triplica por la afluencia de turistas nacionales y extranjeros. El incesante crecimiento de la demanda de costa determina en muchos casos la superación de la capacidad de carga de las playas y la caída de la calidad ambiental de estas áreas litorales urbanas.

La recuperación de la calidad de los bordes litorales de estas ciudades y áreas urbanas está estrechamente vinculada con el alivio de la presión edificatoria sobre la orilla del mar, y en ese sentido resulta esencial el cumplimiento de las determinaciones que la Ley 22/1988, de Costas establece, no solo para el DPMT, sino también para las franjas del dominio privado adyacentes, es decir, para las servidumbres de tránsito y protección, que en las áreas urbanas tienen una anchura de 6 m y 20 m, respectivamente, medida desde el límite interior de la ribera del mar.



Figura 1. Tramo del litoral con gran ocupación y presión edificatoria con invasión de la zona de servidumbre de protección por edificaciones.

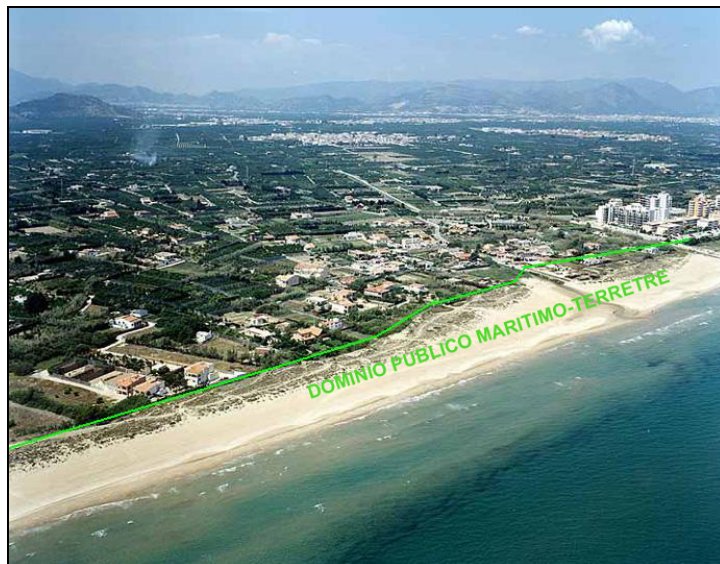


Figura 2. Tramo litoral situado adyacente al de la Figura 1 con menor ocupación urbanística.

Las previsiones de la Ley de Costas en estas materias tienen la consideración de legislación estatal básica en materia de protección ambiental de la costa, por tanto, toda aproximación hacia el cumplimiento de las determinaciones de la Ley de Costas tiene una finalidad de protección ambiental de litoral evidente.

Con respecto a la servidumbre de protección, según el artículo 23 de la Ley de Costas, recaerá sobre una zona de 100 metros (20 metros en el caso de suelo urbano clasificado así a la entrada en vigor de la Ley de Costas), medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar, ampliable hasta un máximo de otros 100 metros, cuando sea necesario para asegurar la efectividad de la servidumbre, en atención a las peculiaridades del tramo de costa de que se trate.

El artículo 25 de la Ley de Costas prevé que en esta zona están prohibidas las edificaciones destinadas a residencia o habitación, y con carácter ordinario, sólo se permitirán en esta zona, las obras, instalaciones y actividades que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación o presten servicios necesarios o convenientes para el uso del DPMT, así como las instalaciones deportivas descubiertas.



Figura 3. Ocupación de la zona de servidumbre de protección por edificaciones.

La servidumbre de tránsito recaerá sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos (artículo 27 de la Ley 22/1988, de Costas).

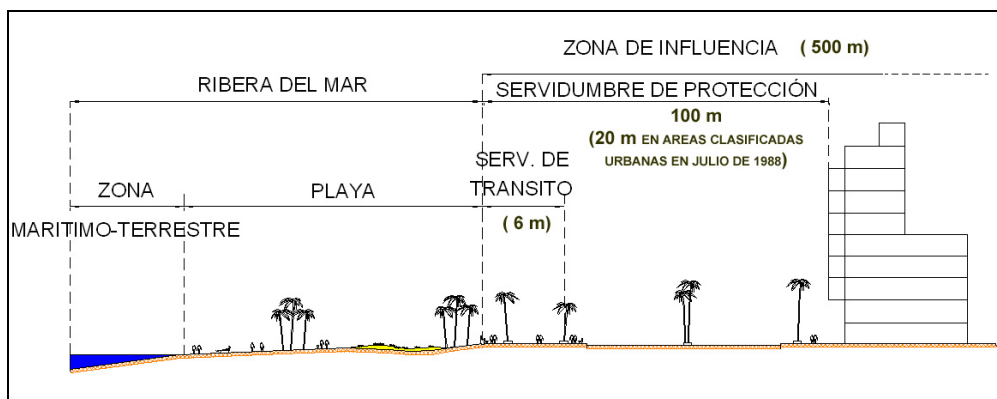


Figura 4. Esquema de la zona marítimo-terrestre, ribera del mar, servidumbres de tránsito y protección y zona de influencia, definidas por la Ley 22/1988 de Costas.

La Ley de Costas prevé en su régimen transitorio un estatus urbanístico equivalente al de “fuera de ordenación” para todas las edificaciones que ya existieran en la servidumbre de protección antes de su entrada en vigor y no fueran ajustadas a los usos admisibles en ella.

En ese sentido, hemos de tener en cuenta que la sentencia del Tribunal Constitucional 149/1991 vino a señalar que la competencia que ostentan las Comunidades Autónomas en materia de ordenación del territorio, en virtud del artículo 148.1.3ª de la Constitución de 1978, incluye el litoral. En efecto, la citada STC recuerda que la competencia de ordenación del litoral es exclusiva de las CCAA que así la tengan atribuida en su respectivo Estatuto de Autonomía, si bien debe ejercerse respetando las previsiones de la Ley de Costas en materia de servidumbres demaniales, como límites ambientales que son a la expansión urbanística en la costa y que se contienen en una normativa básica estatal. Por otra parte, la misma STC corrigió la Ley de Costas para extraer de sede estatal y situar en la esfera de acción autonómica la competencia para autorizar usos en servidumbre de protección.

Todo lo anterior nos sitúa claramente sobre la pista de que la gestión del litoral, por compartida, ha

de ser necesariamente concertada y nacer del consenso interadministrativo.

La tarea de liberar las servidumbres de tránsito y protección, y, en su caso, si eso es lo que procede, la tarea de sustituir las edificaciones e instalaciones no ajustadas a la Ley de Costas por otras acordes con ella, debe ser por tanto, abordada conjuntamente por los municipios y las Comunidades Autónomas, a través de los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico, en ejercicio de sus respectivas competencias. La realidad, sin embargo, es que la mayor parte de los planes urbanísticos en la costa se conforman con aceptar más o menos resignadamente, y de forma indefinida, el régimen de fuera de ordenación para este tipo de fachadas litorales urbanas, sin acometer soluciones conjuntas que mejoren las características del espacio.



Figura 5. Caso de ocupación del dominio público marítimo-terrestre por edificaciones para uso residencial en el litoral.



Figura 6. Simulación de la playa mostrada en la figura anterior, tras el levantamiento de las edificaciones situadas sobre la playa.

De este modo, si el planeamiento urbanístico municipal no prevé mecanismos para acomodar estas zonas a las determinaciones establecidas en la Ley de Costas, estas fachadas urbanas, lejos de

reconvertirse para albergar usos permitidos en ellas, permanecerán en situación irregular, sin ofrecer ningún beneficio para el interés general, y además sometidas a un creciente deterioro, pues al efecto del natural envejecimiento y obsolescencia de unas edificaciones en situación de fuera de ordenación, habría que añadir la acción cada vez mas agresiva del mar y del ambiente marino.



Figura 7. *Viviendas con protección de escollera situadas en, la zona de protección sometida a la acción del mar y del ambiente marino.*

El interés de la Administración General del Estado en garantizar la verdadera funcionalidad de las servidumbres de tránsito y protección del litoral, de modo que sobre ellas se den exclusivamente los usos y actividades previstos en la Ley de Costas, enlaza perfectamente con alguno de los objetivos que presiden el programa de inversiones de la Dirección General de Costas, especialmente con los destinados a “recuperar naturalidad” en los principales sistemas litorales, y a “garantizar el libre acceso y uso público de la costa” por todos para actividades comunes y saludables, asegurando la calidad ambiental y el interés general de la costa.

Ésta es precisamente la razón, que explica y justifica la existencia de un capítulo de inversiones de la Dirección General de Costas destinado a las áreas urbanas de la costa, que no tiene por objeto la promoción del turismo litoral, o la mera realización de actuaciones viarias o urbanas, sino la recuperación y transformación de las fachadas marítimas degradadas, y privatizadas, en espacios públicos abiertos al uso de toda la ciudadanía, recuperando los valores y funciones naturales y paisajísticas de la zona costera.

Con la finalidad de mejorar las fachadas marítimas urbanas degradadas y dotar al frente litoral de un mayor aprovechamiento público, surge el concepto de “áreas de protección litoral”. Éste se encuentra enfocado a “recuperar naturalidad” en aquellas zonas litorales especialmente congestionadas y rigidizadas por la presencia de ocupaciones incompatibles con la Ley de Costas, en el DPMT y/o en las zonas de servidumbre.

Las “áreas de protección litoral” exigirán en primer lugar la liberación de las ocupaciones incompatibles con la Ley de Costas, lo que servirá por un lado para dotar al sistema litoral de una mayor flexibilidad para adaptarse a las dinámicas que lo modelan y que pueden variar en el futuro, como sería el caso del nivel medio del mar debido al cambio climático. Por otro lado, la franja litoral,

liberada pasaría a ser un espacio público abierto donde la ciudadanía disfrutará de actividades al aire libre relacionadas con el mar y el litoral.

La intervención de la Dirección General de Costas en estas fachadas marítimas urbanas solo se justifica (y solo se realizará), pues, con la finalidad de sustituir la línea edificada de las fachadas urbanas costeras (de propiedad privada y de competencia autonómica) por espacios públicos libres, abiertos a todos, en los que solamente cabrían las instalaciones y equipamientos públicos destinados al servicio directo de los usuarios de la costa. En la medida de lo posible, en este tipo de actuaciones también se pretende ampliar el DPMT hacia el interior.

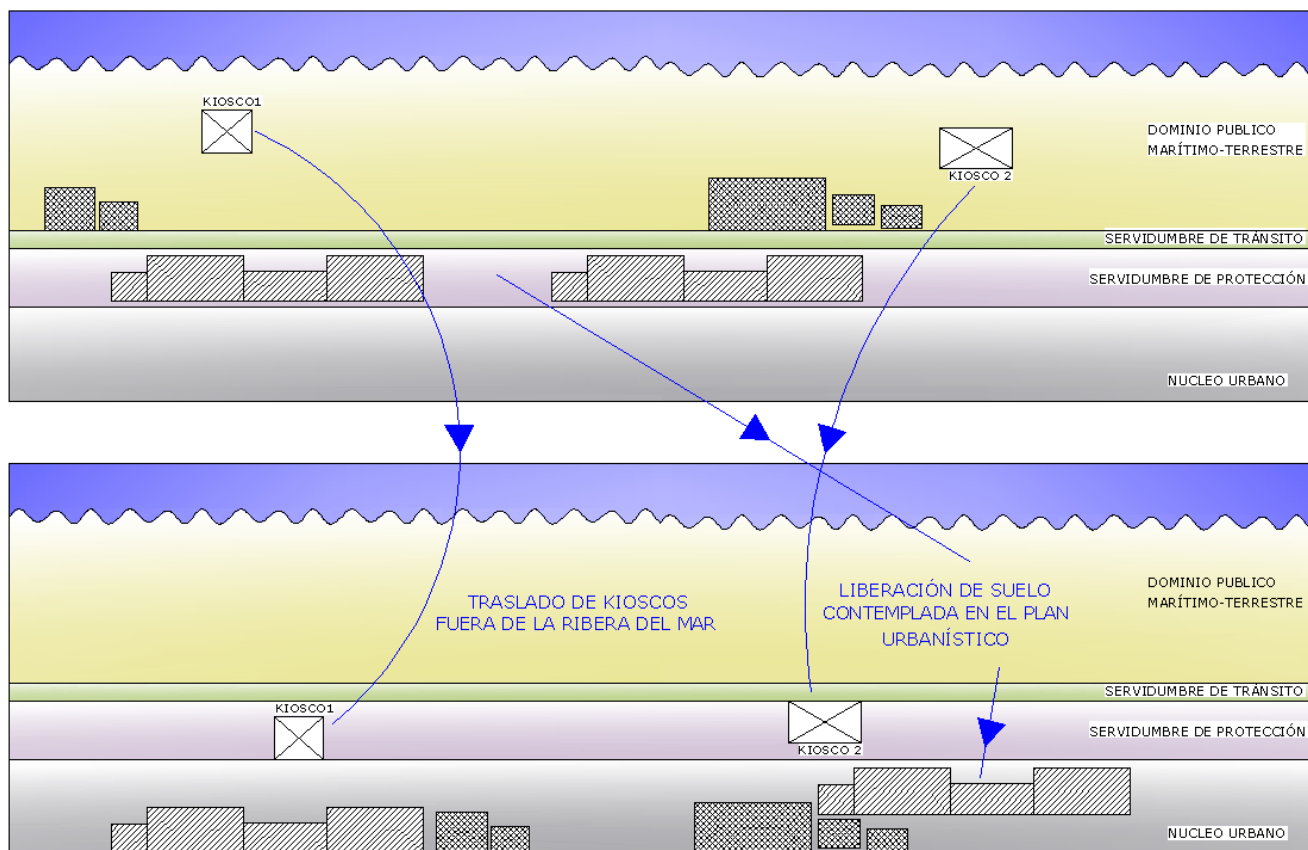


Figura 8. Esquema de liberación del DPMT y recuperación de la efectividad de las servidumbres de tránsito y protección.



Figura 9. Playa con ocupación del DPMT y zona de servidumbre de protección por edificaciones e instalaciones.

2.2. TRATAMIENTO DE ITINERARIOS Y SENDEROS LITORALES

A lo largo del litoral español, se ha producido en ocasiones la desnaturalización de porciones del dominio público litoral, por la privatización de hecho que ha supuesto el otorgamiento de determinadas concesiones y la carencia de zonas abiertas al tránsito público peatonal, tales como senderos e itinerarios, con el resultado de que ciertas extensiones de la ribera del mar han quedado injustificadamente sustraídas al disfrute de la colectividad.

Resulta de interés, por tanto, para todos los ciudadanos, la habilitación de itinerarios y senderos litorales en zonas no urbanas que permitan recorrer la franja litoral a pie y disfrutar del paisaje y valor natural de la costa española.



Figura 10. Ejemplo de sendero natural integrado en el medio y de bajo impacto ambiental, que permite al ciudadano disfrutar del entorno marino con la mínima obra necesaria para asegurar su función

En este tipo de actuaciones será fundamental por un lado, hacer efectiva la servidumbre a que está sometida la zona de tránsito, dejándola libre y expedita en aquellas zonas donde no sea así, y por otro integrar los senderos e itinerarios armónicamente en el medio, reduciendo lo más posible su impacto, tanto físico como visual.



Figura 11. *Itinerario situado en la el borde costero que facilita el disfrute del paisaje y de los valores del patrimonio natural de la costa.*

2.3. TRATAMIENTO DEL LIBRE ACCESO, TRÁNSITO Y USO PÚBLICO DE LA COSTA

A lo largo del litoral español, algunas extensiones de la ribera del mar han quedado injustificadamente sustraídas al disfrute de la colectividad, existiendo tramos en los que de hecho, aunque no de derecho, existe una cierta privatización.

Con el fin de evitar el problema anterior, la Ley de Costas en su artículo 28, define la servidumbre de acceso al mar que recaerá sobre los terrenos colindantes o contiguos al DPMT, en la longitud y anchura que demanden la naturaleza y finalidad del acceso. Serán los planes y normas de ordenación litoral, los que establecerán, la previsión de suficientes accesos al mar y aparcamientos, fuera del DPMT.



Figura 12. Adecuación del acceso público integrado en el entorno costero. (Fotografía: Ibán Garrido)

Aun así, los principales factores que caracterizan la exclusividad en el uso de ciertas zonas de la costa son los siguientes:

Viales públicos, que previstos como tales en el planeamiento, tienen de hecho el acceso controlado y restringido a residentes.

Falta de ejecución de los accesos públicos transversales a la costa, o de los equipamientos de estacionamiento, aún estando previstos por el planeamiento.

Interrupción del tránsito longitudinal junto al mar, por ocupación de la servidumbre establecida por la Ley de Costas, en la franja de 6 m situada junto al DPMT. (Como se sabe, esta franja, aun siendo, en general, de propiedad privada, no puede estar cerrada ni ocupada por ningún obstáculo que impida la libre circulación de todos los ciudadanos por ella).

En algunas zonas litorales, esta situación ha dado lugar a la realización, por parte de particulares, de determinadas dotaciones para el uso y disfrute privado de la costa, especialmente en los tramos más abruptos de naturaleza rocosa. Los elementos más frecuentes son los accesos a zonas de baño, plataformas para solarium junto al mar, pequeñas facilidades para el baño, puntos de amarre y desembarque para pequeñas embarcaciones, y piscinas de uso privado, entre otros similares, todo ello fundamentalmente sobre el DPMT y la zona de tránsito antes referida.



Figura 13. Ejemplo de ocupación por edificaciones de carácter privado de las zonas de DPMT y servidumbre de protección

Este tipo de actuaciones, realizadas por los residentes hace varias décadas, al amparo de concesiones otorgadas en su día por la Administración, han venido siendo de uso exclusivo de los mismos, dado el carácter privatizado que de hecho caracteriza los tramos de costa en los que se encuentran.

La mayor parte de estas antiguas concesiones ya están extinguidas, y ahora, tras la entrada en vigor de la vigente Ley de Costas, es imposible renovarlas como equipamientos litorales de uso privado por haber quedado en una situación de ilegalidad desde el punto de vista jurídico.

Como es obvio, este tipo de dotaciones y facilidades para el uso y disfrute de la costa son útiles y convenientes para el interés general (siempre que tengan un diseño y una funcionalidad bien adaptadas al entorno), de ahí su consideración jurídica de dominio público, y deben estar insertadas en una red o conjunto de itinerarios de libre acceso y uso público, no sólo de derecho sino de hecho.

3. CRITERIOS GENERALES EN EL TRATAMIENTO DEL BORDE COSTERO

La Dirección General de Costas plantea destinar una parte de sus presupuestos de inversión, a colaborar con las Administraciones Municipal y Autonómica para la consecución del objetivo de esponjar los bordes litorales en los núcleos urbanos costeros, y acomodarlos a las determinaciones establecidas en la Ley de Costas, como norma ambiental estatal básica que es.

En este contexto, la dotación de más amplias zonas libres de edificación para destinarlas a espacios abiertos junto al mar, o a la instalación de los servicios y equipamientos públicos necesarios para los usuarios de la costa, tal y como la Ley de Costas establece para las zonas de tránsito y protección, contribuiría de forma decisiva a transformar y cualificar estas zonas litorales urbanas en auténticos espacios sociales de calidad, ambiental y de salud.

La construcción de paseos marítimos en áreas urbanas no constituye, pues, ni un objetivo ni un fin en sí mismo en la política de la Dirección General de Costas, sino que deben ser, en todo caso, el resultado de la remodelación y transformación de las fachadas marítimas urbanas para adecuar los usos e instalaciones sobre el DPMT y sus zonas de servidumbre (tránsito y protección) a las determinaciones de la Ley de Costas. Es decir, los paseos marítimos resultantes de la intervención de la Dirección General de Costas solo deben integrarse en el más amplio concepto de “áreas de protección litoral” antes señalado.



Figura 14. *Rebase de un paseo marítimo durante un temporal donde las edificaciones son alcanzadas por el oleaje.*

Los aspectos esenciales que se tendrán presentes en las actuaciones de la Dirección General de Costas, ya quedaron definidos en la Ley 22/1988, de Costas y el Reglamento de Costas y, por su importancia, se recogen a continuación:

Con respecto a los usos propios del DPMT:

La Ley de Costas define en su artículo 31, que la utilización del DPMT, 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 a la ley.

Además en el artículo 32 de la Ley de Costas, se establece que únicamente se podrá permitir la ocupación del DPMT para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación, quedando expresamente excluidas las utilizaciones mencionadas en el artículo 25.1 de la Ley de Costas.

Toda ocupación de los bienes de dominio público marítimo terrestre estatal con obras o instalaciones no desmontables estará sujeta a previa concesión.

En lo que se refiere a los paseos marítimos, es importante considerar el artículo 44 de la Ley de Costas, donde se indica que éstos se localizarán fuera de la ribera del mar y serán preferentemente peatonales. Además, según el artículo 27 de la Ley de Costas, la servidumbre de tránsito podrá ser ocupada para la ejecución de los mismos, cuya autorización será competencia del Ministerio de Medio Ambiente previo informe de la Comunidad Autónoma, según el artículo 51.4 del Reglamento de Costas.

Por último, con respecto a la zona de influencia del borde litoral, se define como una franja de anchura mínima 500 m a partir del límite interior de la ribera del mar, y en la misma se deberá ajustar su ordenación territorial y urbanística respetando las exigencias de protección del DPMT (artículo 30 de la Ley de Costas):

- En tramos con playa y con acceso de tráfico rodado, se preverán reservas de suelo para aparcamiento de vehículos garantizando el estacionamiento fuera de la servidumbre de tránsito.
- Se deberá evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, sin que, la densidad de edificación pueda ser superior a la media del suelo urbanizable programado o apto para urbanizar en el término municipal respectivo.

Con respecto al tratamiento de itinerarios y senderos, enfocados a facilitar el tránsito peatonal y el disfrute del paisaje, la Dirección General de Costas desarrolla el Programa de Itinerarios y Senderos Naturales Litorales que se integra en la Red Nacional de Senderos Naturales y Vías Verdes, promovida por el Ministerio de Medio Ambiente a través de la Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad, y cuyo objeto principal es habilitar el tránsito público peatonal a lo largo del litoral.



Figura 15. *Itinerario natural que garantiza el tránsito público por la zona litoral (Fotografía: Ibán Garrido)*

Por otro lado, la atracción que ejercen las áreas marítimas como lugar de relajación y disfrute, se enfrenta con la dificultad para acceder a determinados tramos del litoral, debido bien a la inexistencia de accesos adecuados o la exclusividad de los mismos. Si bien es cierto que la inaccesibilidad de ciertos entornos ha sido precisamente la que ha permitido su adecuada conservación (objetivo primordial, no lo olvidemos, de la Ley de Costas), existen lugares concretos en donde sí es correcto llevar a cabo actuaciones de acercamiento al borde costero, que favorezcan el libre acceso y garanticen el uso público del litoral.

El programa de "Dotaciones para el acceso y uso público de la Costa" de la Dirección General de Costas, pretende, entre otros objetivos, la recuperación del libre acceso, el tránsito y el uso público de la costa en algunos tramos litorales en los que de hecho, aunque no de derecho, existe una cierta privatización del litoral, y las presentes Directrices marcan criterios adecuados para lograrlo.

DIRECTRICES PARA EL TRATAMIENTO DEL BORDE COSTERO

1.- ALCANCE Y CUMPLIMIENTO DE LAS DIRECTRICES

Las presentes “Directrices para el tratamiento del borde costero” se redactan como guía a seguir por parte de los actores de proyectos y actuaciones a realizar por la Dirección General de Costas, en las competencias que en materia de costas le confiere la legalidad vigente, teniendo presente para su alcance y cumplimiento:

- I. En la Memoria de todos los proyectos de actuaciones a realizar por la Dirección General de Costas en su programa de inversiones, o a autorizar por la misma en virtud de sus competencias sobre el dominio público marítimo-terrestre, deberá figurar un apartado en el que los redactores hagan constar expresamente que en su elaboración se han seguido estrictamente las determinaciones contenidas en las presentes “Directrices para el tratamiento del borde costero”.

Sin este requisito, la Administración no tramitará el proyecto presentado.

Si el proyecto no contemplara actuaciones inscribibles en las que son objeto de estas Directrices, se hará constar expresamente esta circunstancia, a efectos de no exigir su ajuste a la misma.

- II. En el Informe de Supervisión a realizar por los correspondientes servicios de la Dirección General de Costas se hará constar expresamente las circunstancias relativas al ajuste del proyecto a las determinaciones y especificaciones contenidas en las presentes Directrices.

En el caso de que no se justifique que el Proyecto se ajusta estrictamente a la misma, no podrá ser propuesto para su aprobación técnica ni para continuar con las fases subsiguientes de su tramitación administrativa de cara a la realización de las obras previstas.

2. DE LA TRANSFORMACIÓN DE FACHADAS MARÍTIMAS URBANAS

2.1. JUSTIFICACIÓN DE LA TRANSFORMACIÓN DE FACHADAS MARÍTIMAS URBANAS

Las actuaciones de transformación de fachadas marítimas urbanas deberán satisfacer los siguientes objetivos:

1. Protección del DPMT, comprendiendo 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, en los términos de la Ley 22/1988, de Costas.
2. Recuperar naturalidad en los ámbitos litorales degradados y urbanizados.
3. Cumplimiento de las determinaciones que la Ley de Costas establece, para el dominio público marítimo-terrestre y las franjas de dominio privado adyacentes, las servidumbres de tránsito y protección.
4. Ampliación del dominio público marítimo-terrestre, recuperando sus valores y funciones naturales y paisajísticas en la medida de lo posible, mediante la recuperación física del

dominio público natural o la incorporación de suelo que no provenga del dominio público natural.

5. Remodelación de los servicios públicos existentes en la costa, ajustándolos en su adecuada ubicación o usos.
6. Liberación de las servidumbres de tránsito y protección que no se ajusten a la legislación existente en cuanto a su anchura y usos, y adaptación a aquellas disposiciones previstas por la Ley 22/1988 de Costas.
7. Transformar y cualificar las servidumbres de tránsito y protección como auténticos espacios sociales de calidad, ambiental y de salud, dotándolas de zonas libres más amplias para destinarlas a espacios abiertos junto al mar o a la instalación de servicios y equipamientos públicos necesarios para los usuarios de la costa.
8. Fomentar la peatonalización de los frentes costeros, facilitando el tránsito a pie por los mismos.
9. Fortalecer los mecanismos naturales de funcionamiento de los principales sistemas litorales, especialmente de las playas, sus cordones litorales y también de los humedales costeros.
10. Incrementar la colaboración de la Administración del Estado con las Administraciones Municipal y Autonómica, a partir de una asignación presupuestaria de la Dirección General de Costas a tal fin.

2.2 REQUISITOS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE FACHADAS MARÍTIMAS

Cualquier tipo de actuación de transformación de una fachada marítima urbana, deberá incluir al menos uno de los siguientes objetivos:

1.- Ampliación del DPMT:

Mediante la recuperación física del dominio público natural, como son las playas, cordones dunares y humedales costeros.

Mediante la incorporación de suelo que no proviene del dominio público natural, para destinarlo al libre uso público para el acceso y disfrute de la costa.

2.- Remodelación de los servicios públicos existentes en la costa:

Desplazándolos hacia las zonas de servidumbre de protección, liberando así el DPMT, y especialmente la zona de arena o grava de las playas, de instalaciones y edificaciones que puedan tener, por naturaleza, otro emplazamiento.

Eliminación, en lo posible, de las edificaciones y usos incompatibles con las determinaciones de la Ley de Costas en las servidumbres de tránsito y protección.

2.3. REQUERIMIENTOS PARA PERMITIR LA ACTUACIÓN EN FACHADAS MARÍTIMAS URBANAS

Para poder alcanzar los fines perseguidos con el tratamiento de las fachadas marítimas en áreas urbanas consolidadas se deben considerar una serie de requisitos o criterios de actuación, sin los cuales no se justifica la intervención de la Dirección General de Costas.

Los requisitos de obligado cumplimiento son los siguientes:

- a) Análisis de las posibilidades de recuperación efectiva de la eficacia de las zonas de servidumbre de tránsito y protección en el tramo de costa afectado, mediante el levantamiento de las edificaciones e instalaciones que, situadas en dichas zonas, no se ajusten a las determinaciones que la legislación de costas establece en ellas.
- b) Suscripción de un protocolo o convenio entre la Dirección General de Costas y los Ayuntamientos (cuyo modelo tipo se recoge en el Anexo A), en el que se acuerde la eliminación de las instalaciones y edificaciones no ajustadas a las determinaciones de la Ley de Costas en las zonas de tránsito y protección, y su posible sustitución por otras destinadas a usos compatibles con ellas. Todo ello debe preverse en el instrumento de planeamiento urbanístico mas apropiado, y debe programarse dentro de su periodo de vigencia.
- c) El contenido del protocolo o convenio incluirá:
 - Términos del compromiso de la Dirección General de Costas para aportar la financiación y realizar la ejecución de las obras y actuaciones necesarias.
 - Instrumentación efectiva por parte del Ayuntamiento de las actuaciones urbanísticas necesarias para la obtención del suelo en las servidumbres de tránsito y protección, así como, de aquellas que sean precisas para la reubicación de las edificaciones existentes en dichas zonas. Todo ello se incluirá en el marco del instrumento urbanístico mas apropiado (Plan General, Plan Especial, etc...), que deberá elaborarse y tramitarse antes del comienzo de la ejecución de las actuaciones por parte de la Dirección General de Costas.
- d) Los proyectos de la Dirección General de Costas deberán incluir la previsión y programación de las actuaciones necesarias para conseguir la liberación efectiva de las zonas de DPMT, tránsito y protección, en los plazos contemplados en los instrumentos urbanísticos aprobados o en tramitación.
- e) Los proyectos se aprobarán con la definición global de las actuaciones a realizar, aunque se podrán ejecutar por fases para poder adaptarse a la progresiva obtención y liberación de suelo, en función del ritmo de los procedimientos urbanísticos o de expropiación forzosa que hayan de ponerse en marcha.
- f) Podrá plantearse la adquisición de suelo en la servidumbre de protección para integrarlo en el DPMT, siempre que esté debidamente justificado, y que dicho proceso esté respaldado por un instrumento urbanístico apropiado, como pueden ser, entre otros, un Plan Especial o Plan General.
- g) En los tramos urbanos de costa con playa, se deberán estudiar en todos los casos, las posibilidades de ensancharla, recuperando suelo hacia el interior, es decir, retranqueando en lo posible la primitiva alineación de la fachada urbana o del paseo marítimo preexistente. De este modo se irá adecuando la franja costera para enfrentarse a las consecuencias de la posible elevación del nivel medio del mar debido al cambio climático. Solo en supuestos debidamente justificados podrá admitirse no retranquear la alineación preexistente junto a la playa, pero en ningún caso se admitirá su adelantamiento hacia el mar.
- h) La remodelación de las fachadas urbanas litorales exige realizar simultáneamente, en todos los casos, el levantamiento de edificaciones e instalaciones del DPMT, cuando no se ajusten a los usos admitidos por la Ley de Costas, o sean contradictorias con sus determinaciones.
- i) Para instrumentar el levantamiento de este tipo de edificaciones e instalaciones, se utilizarán las figuras de recuperación posesoria, caducidad, rescate, u otros instrumentos previstos en la Ley de Costas.

- j) No se tramitará ningún proyecto que no incluya, en alguna de sus fases, la eliminación de este tipo de instalaciones, ni sin que se hayan iniciado las actuaciones administrativas para ello.
- k) En caso de que exista circulación rodada sobre la ribera del mar, o de las zonas de tránsito y protección, debe liberarse el tráfico rodado a favor del tránsito peatonal, en la medida en que sea factible, y en todos los proyectos deberá justificarse la actuación procedente para conseguir este objetivo.
- l) La remodelación de las fachadas urbanas litorales exige realizar simultáneamente, el levantamiento de los establecimientos para el despacho de bebidas y alimentos que estuvieran situados sobre la playa (chiringuitos), y su traslado al entorno del paseo marítimo (o franja libre junto a la ribera del mar), a través de los instrumentos administrativos disponibles en la legislación de costas: recuperación posesoria, caducidad, rescate, etc...
- m) Si por acuerdo de las Administraciones competentes, se apreciara el interés de situar este tipo de dotaciones en el entorno de las playas, como parte del equipamiento público necesario para los usuarios, los proyectos podrán incluir la realización de las obras y actuaciones necesarias para facilitar la reubicación de dichos establecimientos fuera de la ribera del mar.
- n) En casos debidamente justificados, se podrá plantear la adquisición de suelo en la zona de protección (a integrar en el DPMT) para situar las instalaciones a trasladar desde la playa.

2.4. TIPOLOGÍA DE ACTUACIONES

La fachada litoral podrá ser objeto de diferentes actuaciones que podrán englobarse en los siguientes grupos según el tipo de fachada litoral sobre la que se actúe. Se han diferenciado 3 tipos de actuaciones y para cada uno de ellos se detallan una serie de recomendaciones o imperativos a la hora de llevar a cabo un proyecto orientado a remodelar la fachada litoral. Las distintas actuaciones reguladas podrán dividirse en tres grupos:

GRUPO A: Actuaciones de remodelación de fachada litoral incluida en las zonas de servidumbre, con establecimiento de usos no permitidos legalmente.

GRUPO B: Actuaciones de remodelación de fachada litoral no incluida en el DPMT.

GRUPO C: Actuaciones de habilitación de tránsito sobre dominio público marítimo terrestre.

1. GRUPO A: Remodelación de fachada urbana incluida en zona de servidumbre con usos no permitidos

Este tipo de actuación será aquella que se lleve a cabo en fachadas urbanas consolidadas con edificaciones o instalaciones en la zona de servidumbre, que no se ajusten a las previsiones de la Ley de Costas.

1. Requisitos previos para actuaciones del grupo A

Solo se podrán plantear actuaciones delante de fachadas consolidadas con edificaciones no ajustadas a la Ley de Costas en zona de protección, en casos excepcionales debidamente justificados con vistas a satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Habilitar y publicitar el tránsito público peatonal.
- b) Beneficiar significativamente para el interés general, el acceso, y el uso público de la costa a partir de: la eliminación de tráfico rodado y la peatonalización del viario o la reubicación de

instalaciones situadas sobre la arena de las playas, entre otros modos.

2. Requerimientos para permitir actuaciones del grupo A

Los condicionantes a cumplir en el caso de actuaciones delante de fachadas urbanas consolidadas con edificaciones o instalaciones no permitidos por la Ley de Costas, son:

- a) La habilitación del acceso y el tránsito público peatonal deberá realizarse mediante la mínima obra posible, si es que es estrictamente necesario realizar obra para conseguirlo, en cuyo caso se haría sobre la mínima franja de terreno indispensable para permitir la circulación peatonal en condiciones razonables.
- b) Cualquiera que sea el tipo de actuación a realizar, debe situarse lo más próxima posible a la fachada urbana en cuestión, es decir, lo más alejada de la orilla del mar que sea posible.
- c) En caso de ser necesario el traslado de las instalaciones situadas sobre los materiales sueltos de las playas (arena o cantos rodados), o sobre otros bienes de la ribera del mar, debe realizarse de manera provisional, de tal forma que se ocupe la mínima superficie necesaria para prestar sus funciones de servicio directamente relacionado con los usuarios de las playas, o de la costa en general. La ubicación definitiva de este tipo de instalaciones deberá preverse en la zona de servidumbre de protección, o detrás de ella, en otras fases posteriores.
- d) Cuando el tránsito peatonal sea viable sobre el suelo natural, solo serán admisibles pequeñas operaciones de acondicionamiento y desbroce puntual para nivelar el terreno y hacerlo apto para el tránsito en condiciones razonables de seguridad.
- e) Para hacer viable el tránsito público peatonal, solo será admisible la colocación de pavimento sobre el terreno original, cuando ello no exija ningún tipo de cimentación o sujeción permanente al terreno, salvo los elementos puntuales de cimentación en los supuestos de pasarelas sobre arena, grava, dunas, zonas húmedas o rocosas, si están separadas del suelo.
- f) En el caso de que se opte por algún tipo de pavimento sobre el suelo original, debe asumirse que podrá ser removido por los procesos litorales naturales durante los episodios extremos de oleaje, marea o viento, sin que puedan constituir un obstáculo rígido para su libre evolución, y deberán estar, por tanto, sujetos a las necesarias operaciones de mantenimiento y conservación, que deberán estar previstas en los proyectos correspondientes.
- g) Los materiales a emplear serán los apropiados para su función, y en todo caso deben ser fácilmente removibles, sin necesidad de obras de demolición ni generación de escombros in situ, sino de operaciones de desmontaje y retirada de los elementos que lo integran.
- h) Este tipo de actuaciones se realizará sin ningún tipo de elemento de mobiliario o equipamiento urbano, salvo los imprescindibles para asegurar la limpieza y seguridad, si se justifica adecuadamente.

2. GRUPO B: Remodelación de fachada urbana no incluida en DPMT

Para la realización de las actuaciones de remodelación de fachadas litorales en tramos urbanos, y en la medida en que se realicen sobre terrenos que no estén incluidos en el DPMT, es preciso disponer de la certificación de cesión gratuita de los terrenos, privados o públicos, que sean necesarios, con objeto de su incorporación al DPMT, lo que se formalizará mediante la corrección del deslinde correspondiente.

3. GRUPO C: Habilitación de tránsito sobre DPMT

Las actuaciones incluidas en el grupo C, son aquellas enfocadas a habilitar un sistema de tránsito sobre playas, zonas húmedas o rocosas en la ribera del mar y por tanto en el DPMT.

1. Requisitos previos para actuaciones del grupo C

La habilitación del tránsito sobre espacios de arena o gravas en las playas, zonas húmedas litorales, o rocosas en la ribera del mar, solo podrá plantearse puntual y excepcionalmente, en casos debidamente justificados, entre otros, por los siguientes motivos:

- a) La anchura de playa.
- b) La morfología de la costa.
- c) La ausencia objetiva y justificada de otras alternativas viables.
- d) La necesidad prioritaria de habilitar el libre acceso y tránsito público peatonal a lo largo de la costa.

2. Requerimientos para permitir actuaciones del grupo C

Los condicionantes a cumplir en el caso de actuaciones pertenecientes al grupo C son los siguientes:

- a) No deberán realizarse obras de excavación, relleno, ni desnaturalización del suelo original característico de la ribera de mar, salvo las necesarias para la recuperación de sus características naturales, en su caso.
- b) La anchura de estos itinerarios será siempre la mínima compatible con la funcionalidad razonablemente exigible.

Se aplicarán además los condicionantes d), e), f), g) y h) relativos a las actuaciones pertenecientes al grupo A (artículo 5.1.2)

2.5. ÁREAS DE PROTECCIÓN LITORAL: CONCEPTO Y CONDICIONES BÁSICAS DE EJECUCIÓN

El tradicional concepto de paseo marítimo deja paso al nuevo concepto de “área de protección litoral”. Nos referimos a un espacio más completo, que buscará posibilitar la satisfacción de las cada vez más exigentes demandas de la ciudadanía, al tiempo que deberá resultar más compatible, desde el punto de vista físico y paisajístico, con el frágil entorno en el que se situará.

Estas nuevas zonas se deben desarrollar sobre espacios de la zona de protección como mínimo, sustituyendo las fachadas urbanas edificadas por espacios públicos peatonales y abiertos a todos, en donde solo se podrán colocar, en su caso, instalaciones y equipamientos públicos destinados al servicio directo de los usuarios de la costa.

Su existencia estará siempre condicionada a la previa liberación del espacio físico necesario de ocupaciones incompatibles con los objetivos de la Ley de Costas. En efecto, estas áreas deben constituir soluciones paisajísticas adecuadas para aquellos espacios que hayan sido previamente liberados de otras ocupaciones, y será la forma de hacer efectiva la servidumbre de protección que prevé la Ley de Costas, posibilitando la preservación de las características propias del DPMT y asegurando su libre acceso y uso público.

Conceptualmente, las áreas de protección litoral serían aquellos espacios de ocio y recreo situados en el borde costero, fuera de la ribera del mar, cuya principal finalidad es acercar el mar al paseante y al bañista. En el mismo se podrán incluir zonas verdes e instalaciones de descanso y recreo, que constituirán un paisaje de naturaleza y proximidad al mar, valorándose su integración en el medio.

Para el borde costero será un elemento garante de la estabilidad de la playa, evitando la rigidización producida por una ocupación inadecuada de las servidumbres de protección de la misma y proporcionando a la franja litoral una mayor flexibilidad en su respuesta ante las dinámicas que la afectan y modelan, entre ellas, la posible elevación del nivel medio del mar debido al cambio climático.

Los condicionantes y recomendaciones a cumplir en el caso de proyectar y ejecutar áreas de protección litoral, son:

- a) Su diseño se enfocará a conseguir un espacio útil para todos los ciudadanos, niños, jóvenes, mayores, paseantes o deportistas (jogging, marcha, patinaje...)
- b) Deberá incrementar la calidad de vida y la belleza de la zona urbana, partiendo del principio de integración en el medio, convirtiendo el conjunto en un agradable paisaje que anime al ocio y al descanso.
- c) Deberá acondicionarse para servir al ciudadano como espacio público donde pueda disfrutar de actividades al aire libre relacionadas con el mar y el litoral de acuerdo con lo establecido en la Ley de Costas.
- d) Las áreas de protección litoral deberán ubicarse fuera de la zona de arena o cantos rodados en los tramos de playa, y en cualquier caso fuera de la ribera del mar, situándolo sobre las servidumbres de tránsito y protección, y sobre las adyacentes hacia el interior, en su caso.
- e) En la zona más próxima a la ribera del mar deberá dejarse una franja de espacio libre de uso público y gratuito, con la máxima anchura posible, donde se ubicará el área de protección litoral destinada a la estancia y tránsito público peatonal, y eventualmente a la circulación de bicicletas.
- f) Dicha franja podrá ser ocupada para la construcción de las áreas de protección litorales, que se englobarían en las actuaciones de remodelación descritas en los grupos A y B.
- g) En tramos de playa, la sección transversal y el borde exterior de la zona en la que se ubique el área de protección litoral deberá situarse fuera de la franja de oscilación natural del perfil de playa, o del movimiento de la arena eolizada, de tal forma que nunca pueda constituir un obstáculo para la libre oscilación del perfil de playa, ni pueda presentar un efecto reflejante para la energía del oleaje, si lo pudiera alcanzar, ni perturbe el movimiento de la arena por el viento.

3. DEL TRATAMIENTO DE ITINERARIOS Y SENDEROS LITORALES

3.1. JUSTIFICACIÓN DEL TRATAMIENTO DE ITINERARIOS Y SENDEROS LITORALES

Las actuaciones de tratamiento de itinerarios y senderos litorales, deberán satisfacer el objetivo de habilitar el tránsito público peatonal a lo largo de parte del litoral, para que cualquier persona pueda recorrer a pie (o en bicicleta en los tramos en que eso sea posible) el perímetro de la costa de España, y disfrutar del paisaje, de los valores del patrimonio natural de la costa española, y del contacto físico con el mar, cuando ello sea factible

3.2. DETERMINACIONES PARA LA REALIZACIÓN DE ITINERARIOS Y SENDEROS NATURALES LITORALES

Los requerimientos para realizar los proyectos de itinerarios y senderos litorales en áreas no urbanas, serán los siguientes:

- a) Los senderos e itinerarios naturales se desarrollarán exclusivamente sobre espacios rústicos, y no urbanos o apenas urbanizados, y permitirán al ciudadano disfrutar del atractivo

de los paisajes marítimos y el entorno marino, que en muchos tramos del litoral se ha visto coartado por su inaccesibilidad o inadecuación para el tránsito

b) La construcción de senderos e itinerarios litorales exige, en todos los casos, el análisis de las posibilidades de recuperación efectiva de la eficacia de la servidumbre de tránsito en el tramo de costa afectado, mediante el levantamiento de las edificaciones e instalaciones que, situadas en dicha zona, obstaculizan el libre tránsito público peatonal. De hecho en el artículo 28.4 de la Ley de Costas, se establece que no se permitirán en ningún caso obras o instalaciones que interrumpan el acceso al mar sin que se proponga por los interesados una solución alternativa que garantice su efectividad en condiciones análogas a las anteriores, a juicio de la Administración del Estado.

c) En ausencia de dicho análisis no se tramitará ningún proyecto de este tipo.

d) La realización de itinerarios y senderos litorales exige la puesta en marcha de las actuaciones administrativas que, en su caso, sean necesarias para hacer efectiva la servidumbre a que está sometida la zona de tránsito según la Ley de Costas, es decir, para dejarla libre y expedita, y que sea posible el tránsito público peatonal (expediente sancionador, expropiación, etc...).

e) Los proyectos de senderos e itinerarios litorales deberán incluir la previsión y programación de las actuaciones necesarias para conseguir la liberación efectiva de las zonas de DPMT y de tránsito, a cuyo efecto los proyectos se aprobarán con la definición global de las actuaciones a realizar, aunque se pueden ejecutar por fases para poder adaptarse a la progresiva liberación de suelo, en función del ritmo de los procedimientos que hayan de ponerse en marcha.

f) Consecuentemente, y con objeto de apoyar este proceso, se podrá plantear la adquisición de suelo en la servidumbre de tránsito (y en la de protección en caso necesario) para integrarlo en el DPMT, siempre que esté debidamente justificado, y que dicho proceso esté respaldado por un instrumento urbanístico apropiado, como pueden ser, entre otros, un Plan Especial o Plan General.

g) Los senderos e itinerarios naturales se materializarán mediante la realización de la mínima obra necesaria para asegurar su función de permitir el tránsito público peatonal. A estos efectos se deberán evitar, o minimizar, las excavaciones y desmontes, los rellenos, los muros y las cimentaciones.

h) La anchura de los senderos e itinerarios naturales de la costa será la mínima posible, compatible con su funcionalidad, con el objeto de reducir el impacto físico y visual de los mismos.

i) El trazado de los senderos e itinerarios se definirá procurando continuidad con el medio, adaptándose a la topografía y favoreciendo su integración armónica en el mismo.

j) Cuando la naturaleza del terreno exija la realización de obras de acondicionamiento, tratamiento o preparación del terreno, dichas actuaciones quedarán condicionadas a la previa obtención de la titularidad de los mismos, así como a su integración en el DPMT a través de los instrumentos previstos para estos supuestos en la Ley de Costas.

k) Para coadyuvar a este objetivo, la Dirección General de Costas tratará de alcanzar acuerdos razonables con los propietarios de los terrenos afectados, que resulten estrictamente necesarios, con el objeto de garantizar la plena disponibilidad de los mismos, y asegurar su plena funcionalidad en condiciones adecuadas para los usuarios del litoral.

l) El trazado de los senderos e itinerarios naturales deberá realizarse fuera de la ribera del mar, y preferentemente sobre la franja de la zona de tránsito.

- m) Con objeto de minimizar la necesidad de obras como excavaciones, rellenos, muros y cimentaciones, el trazado de los senderos e itinerarios naturales podrá plantearse sobre la zona de protección, e incluso por detrás en casos excepcionales y justificados.
- n) En estos casos, en los proyectos debe incluirse la descripción de las actuaciones precisas para la obtención de los terrenos privados necesarios: cesión gratuita, compensación urbanística, o expropiación, y su incorporación al DPMT, lo que se formalizará mediante la corrección del deslinde correspondiente.
- o) Podrán disponerse paneles informativos a lo largo del recorrido del sendero o itinerario, destacando valores naturales y ambientales que den entidad al tramo costero en cuestión (dunas, acantilados, barras, flora, fauna...). El objeto de los mismos será, resaltar las cualidades del borde costero, favoreciendo su conocimiento y aumentando su valoración social.
- p) Los senderos e itinerarios, con respecto a la condición de protección de la costa, solo permitirán el paseo, pero según las características específicas del entorno litoral podrán enriquecerse ofreciendo áreas específicas para favorecer la contemplación del mar a lo largo del itinerario, jugar o comunicarse.

3.3. REQUISITOS PARA EL PROYECTO DE UN SENDERO LITORAL EN DPMT

En casos puntuales y excepcionales, justificados por la prioridad de hacer efectivo el tránsito público peatonal junto a la ribera del mar cuando no existan otras alternativas viables, podrá admitirse el trazado de un sendero litoral sobre terrenos de DPMT. Dichas circunstancias deberá quedar expresamente acreditada en los correspondientes proyectos.

No se tramitará ningún proyecto de este tipo sin el requisito de dicha justificación.

Deberán cumplirse los siguientes requisitos, además de los de carácter general descritos en el apartado anterior:

- a) No deberán realizarse obras de excavación, relleno, ni desnaturalización del suelo original característico de la ribera de mar, salvo las necesarias para la recuperación de sus características naturales, en su caso.
- b) Cuando el tránsito peatonal sea viable sobre el suelo natural sin que ello suponga su deterioro, solo serán admisibles pequeñas operaciones de acondicionamiento y desbroce puntual para nivelar el terreno y hacerlo apto para el tránsito en condiciones razonables de seguridad.
- c) Para hacer viable el tránsito público peatonal (o bicicleta), solo será admisible la colocación de un tipo de pavimento sobre el terreno original, que no exija ningún tipo de muro, cimentación o sujeción al terreno, salvo los elementos puntuales de cimentación en los supuestos de pasarelas sobre arena, grava, dunas, zonas húmedas o rocosas, si están separadas del suelo.
- d) En el caso de que se opte por algún tipo de pavimento sobre el suelo original, debe asumirse que podrá ser removido por los procesos litorales naturales durante los episodios extremos de oleaje, marea o viento, sin que puedan constituir un obstáculo rígido para su libre evolución, y deberán estar, por tanto, sujetos a las necesarias operaciones de mantenimiento y conservación, que deben estar previstas en los proyectos correspondientes.
- e) Deberá analizarse su adecuación para permitir la accesibilidad a discapacitados, favoreciendo la existencia de rampas.

f) Los materiales a emplear para la habilitación de este tipo de sendas serán los apropiados para su función, procurando utilizar materiales que armonicen con el entorno por su textura y tonalidad, y en todo caso deben ser fácilmente removibles, sin necesidad de obras de demolición ni generación de escombros in situ, sino más bien de desmontaje y retirada de los elementos que lo integran.

g) Este tipo de itinerarios se realizarán sin ningún tipo de elemento de mobiliario o equipamiento urbano, salvo los imprescindibles para asegurar la limpieza y seguridad, si se justifica adecuadamente.

4. DE LAS ACTUACIONES PARA EL LIBRE ACCESO, TRÁNSITO Y USO PÚBLICO DE LA COSTA

4.1. JUSTIFICACIÓN DE LAS ACTUACIONES PARA EL LIBRE ACCESO, TRÁNSITO Y USO PÚBLICO DE LA COSTA

Las actuaciones para lograr el libre acceso, tránsito y uso público de la costa, deberán satisfacer alguno de los siguientes objetivos:

- a) Recuperación de la libre accesibilidad en todos los viales públicos previstos por el planeamiento.
- b) Ejecución de los accesos transversales a la costa, y de los otros equipamientos públicos con esta finalidad, previstos por el planeamiento y la legislación de costas.
- c) Habilitación del tránsito longitudinal junto a la orilla del mar, recuperando total o parcialmente la interrupción de la servidumbre de tránsito en aquellas fincas privadas que no la respeten.
- d) Revisión y cancelación de las concesiones administrativas que se encuentren en vigor, para que todas las dotaciones construidas en el pasado por particulares pasen a integrarse en una red pública accesible a todos, sin menoscabo de la intimidad ni los derechos de las propiedades de cada zona litoral.
- e) Actuaciones para la mejora y el acondicionamiento en esos tramos de costa, que materialicen los objetivos antes señalados.
- f) No tratarán de privar a los particulares de ningún derecho, sino de restablecer el principio de la supremacía del interés general y el derecho de todos (también el de los particulares que hasta ahora lo han ejercido en exclusiva en la práctica) al libre acceso, tránsito y uso público y gratuito de la costa.

4.2. DETERMINACIONES PARA LOGRAR EL LIBRE ACCESO, TRÁNSITO Y USO PÚBLICO DE LA COSTA

Las determinaciones para realizar las actuaciones para lograr el libre acceso, tránsito y uso público de la costa, serán las siguientes:

- a) El proceso estará abierto a la participación efectiva de los ayuntamientos afectados y de los propios particulares interesados, puesto que las soluciones más eficaces siempre se encontrarán bajo el acuerdo y la colaboración de todas las partes, sin perjuicio de la puesta

en marcha de los mecanismos legales que las Administraciones Públicas tienen a su disposición para ello.

b) Las actuaciones a realizar por los Servicios Periféricos de Costas deben comenzar por la iniciación de expedientes para la recuperación efectiva de la servidumbre de tránsito, zona en la que es plenamente competente la Dirección General de Costas.

c) Dentro de estos procedimientos es donde se podrán alcanzar los acuerdos necesarios para hacer realidad, en el plazo más breve posible, el libre tránsito público peatonal a lo largo de toda la costa, en condiciones razonables.

d) El margen de maniobra con los interesados será amplio, pues el objetivo de este programa consiste en habilitar cuanto antes una franja para permitir el libre tránsito peatonal a lo largo de la costa, que se podrá conseguir con parte de la zona de tránsito, en función de la configuración morfológica de la costa, sin perjuicio de que la zona restante deba quedar libre de obstáculos.

e) Los proyectos de actuación deberán recopilar toda la información sobre la realidad urbanística vigente en los tramos seleccionados para la actuación. Incluirán un exhaustivo levantamiento topográfico del terreno, y de las edificaciones e instalaciones existentes, analizando su estado de conservación.

f) Se exigirá la realización de un análisis de las situaciones administrativas de las antiguas concesiones existentes, con objeto de rescatar o caducar aquéllas que no se ajusten a los objetivos del programa antes referido.

g) Se elaborarán a nivel de proyecto, las propuestas de actuación más convenientes.

En Madrid, a 14 de enero de 2008.

EL DIRECTOR GENERAL DE COSTAS

José Fernández Pérez.

ANEXO A

PROTOCOLO/ CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE LA DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS Y EL AYUNTAMIENTO DE (PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA FACHADA MARÍTIMA URBANA)

**Protocolo/ Convenio de Colaboración entre la Dirección General de Costas
y el Ayuntamiento de (para la transformación de la fachada
marítima urbana)**

....., de de 20...

R E U N I D O S

De una parte, el/la Sr./Sra., en su calidad de Director/a General de Costas, cargo para el que fue nombrado/a mediante Real Decreto 887/2004, de 23 de abril, y en virtud de las competencias que tiene atribuidas por el Real Decreto 1477/2004, por el que se desarrolla la Estructura Orgánica Básica del Ministerio de Medio Ambiente, así como en virtud de las competencias ejercidas por delegación según la Orden MAM/1236/2004, de 4 de mayo, sobre delegación de competencias del Ministerio de Medio Ambiente.

De otra parte, el/la Sr./Sra., Alcalde/sa Presidente/a del Ayuntamiento de, en representación de la citada Corporación, de conformidad con las competencias que le otorga el artículo 24 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales en materia de Régimen Local, en ejercicio de la competencia propia del cargo que ostenta.

Ambas partes, en la calidad en que cada una interviene, se reconocen capacidad legal suficiente para el otorgamiento de este Protocolo/ Convenio, y a tal efecto:

E X P O N E N

PRIMERO.- Que el Ministerio de Medio Ambiente, y en concreto la Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad, a través de la Dirección General de Costas, tiene encomendadas, entre otras, la protección y gestión del dominio público marítimo-terrestre. La Dirección General de Costas tiene bajo su competencia la gestión y conservación del patrimonio costero contemplando la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, mediante la protección y delimitación del Dominio Público marítimo terrestre.

SEGUNDO.- Que el Excmo. Ayuntamiento de, cuyo frente litoral se extiende desde la playa de, en el límite con, hasta, donde linda con, *(aquí debería explicar la situación del litoral del Ayuntamiento)*

TERCERO.- *(En este punto se deberían exponer las causas que han llevado a la necesidad de firmar el Protocolo, tales como la existencia de edificaciones en las zonas de servidumbre, la intención del Ayuntamiento de sustituir esas instalaciones por usos compatibles.)*

CUARTO.- Que, en este contexto, las partes firmantes del presente Protocolo/ Convenio de colaboración desean expresar su voluntad de llevar a cabo las actuaciones necesarias para la eliminación de las instalaciones y edificaciones no ajustadas a la Ley de Costas en las zonas de tránsito y protección, así como la posible sustitución de las mismas por otras destinadas a usos compatibles con ella.

QUINTO.- En consecuencia, dentro del marco jurídico que ofrece la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, cuyo artículo 6 establece la posibilidad de que la Administración General del Estado celebre Protocolos/ Convenios de Colaboración con otras Administraciones Públicas territoriales, en el ámbito de sus respectivas competencias, han decidido establecer las pautas que han de regir la colaboración entre las Administraciones intervinientes.

Por todo ello, se forma el presente Protocolo/ Convenio de Colaboración, con sujeción a las siguientes

CLAÚSULAS

PRIMERA.- El presente Protocolo tiene como objeto establecer el marco de colaboración entre la Dirección General de Costas y el Ayuntamiento de, a fin de

SEGUNDA.- Las partes manifiestan su intención de llevar a cabo las acciones necesarias para cumplir con el objeto del presente Protocolo, *con el objeto de lograr la eliminación de instalaciones y edificaciones no ajustadas a la Ley de Costas en las zonas de tránsito y protección, así como la posible sustitución de las mismas por otras destinadas a usos compatibles con ellas.*

TERCERA.- La Dirección General de Costas expresa su compromiso de aportar la financiación necesaria para llevar a cabo dichas actuaciones, así como de realizar la ejecución de las obras y actuaciones necesarias.

CUARTA.- El Ayuntamiento de expresa su compromiso de aportar la financiación necesaria para llevar a cabo dichas actuaciones. Asimismo, se compromete a realizar la instrumentación efectiva de las actuaciones urbanísticas necesarias para la obtención del suelo en las zonas de tránsito y protección, así como, en su caso, las que sean precisas para la reubicación de las edificaciones existentes en esas zonas, todo ello en el marco del instrumento urbanístico más apropiado, que deberá elaborarse y tramitarse antes del comienzo de la ejecución de las actuaciones por parte de la Dirección General de Costas.

QUINTA.- Se creará una Comisión Mixta Paritaria , que servirá para alcanzar un óptimo nivel de cooperación entre las partes firmantes, que asegure las comunicaciones necesarias y encuentros regulares a que hubiere lugar y propicie intercambios de información sobre al materia objeto del presente Protocolo/ Convenio.

A su vez, se encargará de las controversias que pudieran plantearse en la interpretación y aprobación de las cláusulas de este Protocolo/Convenio de Colaboración, que serán resueltas en primera instancia por esta Comisión Paritaria. En caso de no existir acuerdo sobre las diferencias planteadas, ambas partes podrán someter la cuestión a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Esta Comisión Mixta Paritaria estará formada por... (nº) representantes de cada parte firmante. La comisión podrá invitar, previo aviso a todos sus integrantes, a representantes de otras instituciones, organismos u asociaciones locales, relacionadas con el ámbito de estudio, según la temática que se plantee en el orden del día.

SEXTA.- Se implantarán sistemas interactivos de información al ciudadano, integrando la información de todas las actuaciones que se desarrollen en el litoral.

SEPTIMA.- Este Protocolo/ Convenio tienen naturaleza administrativa y se registrá por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, así como por la normativa vigente sobre la materia objeto del mismo y, en su defecto, por la legislación de Contratos del Estado y demás normas de carácter administrativo.

OCTAVA.- El presente Protocolo/ Convenio iniciará su vigencia a partir de la firma del mismo y se extenderá hasta..... *(Una posibilidad es la finalización de las actuaciones dirigidas a la eliminación de instalaciones y edificaciones no ajustadas a la Ley de Costas en las zonas de tránsito y protección, así como la posible sustitución de las mismas por otras destinadas a usos compatibles con ellas). (Otra posibilidad es establecer una duración determinada de X años)*

NOVENA.- El presente Protocolo/ Convenio se extinguirá por resolución o por conclusión o cumplimiento del mismo. Son causas de resolución del Protocolo/ Convenio, previa denuncia del mismo y comunicación fehaciente a la otra parte:

- El incumplimiento de alguna de las estipulaciones contenidas en el mismo.

- El mutuo acuerdo de las partes.

- Cualesquiera otras que le sean de aplicación conforme a la normativa vigente.

Y, en prueba de conformidad, firman el presente Protocolo/ Convenio por duplicado ejemplar en a deDe 200...

EL/LA DIRECTOR/A GENERAL DE COSTAS

EL/LA ALCALDE/SA DE

* Con carácter general, puede afirmarse que habrá de recurrirse a la figura del Protocolo General cuando se trate de crear un nuevo marco político-general de colaboración (sin compromisos económicos firmes), y al Convenio cuando se trate de centrar la colaboración sobre una propuesta concreta y de distribuir, por tanto, obligaciones económicas.

]