



FECHA Madrid, a de diciembre de 2017

SU/REF.

NUESTRA/REF. ADS03/12/39/0002
Cantabria

DESTINATARIO

GOBIERNO DE CANTABRIA
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS
Calle Alta, 5, 3ª planta
39008 – SANTANDER

ASUNTO

Adscripción de unos diecinueve mil doscientos cuarenta y cuatro (19.244) metros cuadrados de bienes de dominio público marítimo-terrestre para las actuaciones pertenecientes al "Proyecto de construcción: Nueva carretera de conexión de la autovía S-10 con la autovía S-30. P.K.1+650 a P.K. 3+350" en los términos municipales de Villaescusa y Astillero (Cantabria).

Vista la solicitud de adscripción de unos diecinueve mil doscientos cuarenta y cuatro (19.244) metros cuadrados de bienes de dominio público marítimo-terrestre para las actuaciones pertenecientes al "Proyecto de construcción: Nueva carretera de conexión de la autovía S-10 con la autovía S-30. P.K.1+650 a P.K. 3+350" en los términos municipales de Villaescusa y Astillero (Cantabria), remitida por la Demarcación de Costas de este Ministerio en Cantabria, a instancia de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria a los efectos de la emisión por este Ministerio del informe preceptivo y vinculante establecido en los artículos 49 y 112 c) de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

ANTECEDENTES

I) El tramo de costa afectado por las obras tiene deslinde aprobado por O.M. de fecha 19 de octubre de 2010 para el término municipal de Villaescusa y con deslinde provisional en tramitación, respecto del término municipal de Astillero.

II) Con este proyecto se pretende dar continuidad al tramo de nueva carretera "Enlace de La Cerrada – Crucero de Boo" que ha sido objeto de adscripción mediante la suscripción del Acta de Reconocimiento de fecha 13 de junio de 2008, y actualmente en construcción, próximo a finalizar, para crear una nueva conexión de la autovía S-10 con la autovía S-30, ronda de la comarca de la bahía de Santander (que ocupa el dominio público con título de reserva otorgado mediante acuerdo de Consejo de Ministros de 17 de julio de 2009), y mejorar notablemente, el acceso de los polígonos industriales de Guarnizo y Morero a la red de autovías del Estado. El nuevo tramo de carretera objeto de esta tramitación es entre Crucero de Boo y Liaño, el cual una vez ejecutado y puesto en servicio, pasará a formar parte de la red primaria autonómica.

El tramo de carretera proyectado consta de una sola calzada con dos carriles de circulación. Comienza en la glorieta del Crucero de Boo, en la que conecta con las carreteras autonómicas CA-140 y CA-144, y concluye en una de las glorietas del enlace de Liaño de la autovía S-30, de titularidad estatal. Parte del trazado discurre por terrenos de dominio público marítimo terrestre, en el puente sobre la ría de Solía y la conexión con la autovía S-30.

El puente sobre la ría de Solía, ubicado entre los p.p.k.k. 1+240 y 1+420, con una longitud de 180 m y tres vanos. La tipología del puente es de dintel mixto, recto, con pajaritas.



Desde el estribo 2, el más cercano a la conexión la S-30, hasta la misma, la carretera discurre íntegramente por terrenos de dominio público marítimo terrestre, sobre los que se otorgó una concesión por R.O de 19/01/1899 para desecación de una marisma con destino a la construcción de balsas para decantación de lavado de minerales, habiendo sido los derechos concesionales parcialmente expropiados por el Gobierno de Cantabria, de acuerdo a lo informado por la Demarcación de Costas. En esta zona el trazado previsto discurre en terraplén con alturas de 7-8 metros sobre la rasante actual del terreno, lo que requerirá para su ejecución de la consolidación del terreno de cimentación existente mediante el empleo de mechas drenantes y precarga.

III) Del análisis del expediente remitido por el Gobierno de Cantabria se desprende lo siguiente:

a) Durante la fase de Información Pública de la tramitación del proyecto de trazado, mediante publicación el Boletín Oficial de Cantabria de 26 de febrero de 2013, se recibió tan sólo una alegación, formulada por D. Eduardo Echevarría Lavín, en la que esencialmente solicitaba lo siguiente:

- La tramitación de un nuevo expediente de Estudio de Impacto Ambiental en base a que la Declaración de Impacto de Ambiental de 22 de marzo de 2001 no recoge en una parte importante el Estudio de Informativo del nuevo trazado al no estar redactado en aquel entonces.
- Evitar la ejecución del viaducto por considerarlo innecesario y por su coste ambiental y económico, proponiendo un trazado alternativo que conectaría con el enlace de la autovía en Solía aprovechando el trazado del antiguo FFCC Santander- Mediterráneo o por la margen izqda. de la ría en Guarnizo por la zona denominada de Juenga. Con estas alternativas se podría aprovechar para sanear la zona de los polígonos de Guarnizo y Morero, bastantes degradadas.

La Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria elaboró un informe de fecha 8 de mayo de 2013 redactado por el Director Facultativo del proyecto donde propone desestimar las alegaciones presentadas y mantener el proyecto de trazado con base en:

- La Declaración de Impacto Ambiental sí que recogía todo el tramo de la carretera objeto del proyecto de trazado.
- El enlace con la Autovía S-30 ya se encuentra construido y proyectado para conectar en él la nueva carretera.
- El trazado alternativo por la antigua plataforma del FFCC que propone no sería más barato al tener igualmente que ampliar la explanada del ferrocarril por ser los terrenos por los que discurriría terrenos con graves problemas de consolidación. Además supondría problemas añadidos derivados de posibles afecciones a las balsas de lodos de Agruminsa o de ocupaciones de dominio público en la propia ría, y supondría la eliminación y posterior reposición del paseo peatonal y pista ciclista existentes sobre la plataforma del FFCC, con su coste añadido.
- Aprovechar las zonas intermedias de los polígonos de Guarnizo y Morero supondría incrementar el trazado en unos 2 km, que añadido a la necesidad de canalizar el arroyo La Canaluca, que discurre por esa zona, supondría un coste similar o superior. Además no tendría sentido al mezclar el tráfico de largo recorrido con el de agitación de los polígonos y reduciría el nivel de servicio de la carretera.

b) Efectuada la información oficial, se produjo el siguiente resultado:

- La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno de Cantabria informó favorablemente, indicando que no se prevén impactos que no vayan a ser evitados con la Declaración de Impacto Ambiental y que



deberá cumplirse lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental la Declaración de Impacto Ambiental, y las consideraciones adicionales realizadas por esa Dirección General mediante escrito de fecha 12/12/2011. Igualmente deberá remitirseles previo al inicio de las obras el anejo nº 16 de la Memoria del proyecto de "Restauración Ambiental" para su análisis y revisión. Asimismo, si se llevaran modificaciones o ampliaciones que puedan suponer una desviación ambiental negativa, o se detectara algún impacto no previsto en la Evaluación, se les deberá comunicar.

- La Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria informó favorablemente sujeto al cumplimiento de una serie de condiciones, indicando que el proyecto no afecta a la Red de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Autónoma ni se identifican hábitats de interés comunitario que puedan verse afectados.

- La Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria informó que no se prevén impactos que no vayan a ser evitados con las medidas establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, consistentes en el seguimiento de aquellas obras que impliquen movimientos de obras en base al artículo 83 de la ley 11/1998. Así mismo deberá cumplirse lo establecido en el artículo 84.1 de la Ley 11/1998 de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.

- El Ayuntamiento de Astillero informó proponiendo mejoras al proyecto (tales como comunicaciones peatonales, cambios de cruce, pantallas fonoabsorbentes). La Dirección General de Obras Públicas señala en el oficio de remisión del expediente a la Demarcación de Costas en Cantabria que esas consideraciones serán incorporadas en el proyecto constructivo (aunque no afectan a la zona de ocupación del dominio público marítimo terrestre).

- El Ayuntamiento de Astillero no informó.

c) La tramitación ambiental se resume en lo siguiente:

- En el año 1993 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento realizó un estudio informativo en el que se planteaba una nueva conexión entre la carretera N-635 (actual S-10) y la ronda de la bahía de Santander(S-30). El estudio informativo fue sometido a proceso de evaluación ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, dado como resultado la "Declaración de Impacto Ambiental aprobatoria, con condiciones" publicada el 22 de marzo de 2001 en el BOE.

- La Consejería de Medio Ambiente, mediante informe de fecha 12/12/2011 considera que la actuación no tiene obligación de sustanciar una nueva Evaluación de impacto Ambiental, aunque realiza consideraciones ambientales complementarias a tener en cuenta con el fin de incrementar la integración ambiental de la actuación y solicita que se le remita, una vez definido, el proyecto constructivo con las soluciones técnicas desarrolladas de las superestructuras a su paso por la ría de Solía y el arroyo del polígono industrial Morero, para poder evaluarlas.

IV) Con fecha 18 de julio de 2013, la Demarcación de Costas del Departamento en Cantabria remite documentación relativa al expediente a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, informando favorablemente.

V) Con fecha 28 de octubre de 2013, la Demarcación de Costas remite copia del proyecto constructivo suscrito en marzo de 2013 y aprobado por el Consejero de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria el 18/10/2013, manteniendo las conclusiones de anterior informe emitido sobre el proyecto de trazado.



VI) Mediante O.M. de fecha 12 de julio de 2017 se deja en suspenso la solicitud de adscripción hasta que se cumplimente por parte del Gobierno de Cantabria la siguiente documentación:

- Plano donde se especifique numéricamente y gráficamente la totalidad de la superficie ocupada en DPMT, y donde se representen las instalaciones proyectadas, así como la línea de deslinde.
- Extracto de la memoria del "Proyecto de Construcción. Nueva Carretera Conexión de la Autovía S-10 con la Autovía S-30. P.K. 1+650 al P.K. 3+350. Tramo Crucero de Boo – Liaño" firmado por su autor, así como la declaración expresa de que el citado proyecto cumple las disposiciones de la Ley 22/1988, de 28 de julio y las normas generales y específicas para su desarrollo y ejecución conforme a lo establecido en el 44.7 de la citada Ley.

Mediante escrito de fecha 6 de octubre de 2017, la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria presenta la documentación de subsanación solicitada, que cifra la ocupación de dominio público marítimo terrestre en 14.324,59 m², a los que habría que añadir unos 4.919,31 m² en zona de la reserva realizada a favor del Ministerio de Fomento para la construcción de la S-30, totalizando de ese modo 19.244 m². Asimismo se detalla una ocupación temporal de 1.691,42 m² para la ejecución de las obras.



CONSIDERACIONES

1) La construcción, ampliación o modificación de una vía de transporte de titularidad de una Comunidad Autónoma, constituye un supuesto previsto en el artículo 49 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, en el que se requiere la adscripción para ocupar dominio público marítimo-terrestre.

El contenido de este informe se limita a las previsiones del artículo 49.2 de la Ley 22/1988, en cuanto a la delimitación del dominio público susceptible de adscripción, usos previstos y medidas necesarias para su protección.

2) Con carácter general, están prohibidas en la zona de servidumbre de protección y en el dominio público marítimo-terrestre, entre otras actividades o instalaciones, la construcción o modificación de vías de transporte interurbano y las de intensidad de tráfico superior a la determinada reglamentariamente, así como sus áreas de servicio.

No obstante, de conformidad con lo establecido en el artículo 46.b del Reglamento General de Costas, quedan exceptuadas de dicha prohibición aquellas vías cuya incidencia sea transversal, accidental o puntual, siendo éste el caso objeto de este proyecto. Se mantiene el corredor establecido en el Estudio Informativo redactado en 1993 y cuenta con Declaración Ambiental aprobatoria.

3) El artículo 85.2 del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas recoge que cuando las actividades proyectadas pudieran producir una alteración importante del dominio público marítimo-terrestre, se requerirá además una previa evaluación de sus efectos sobre el mismo, que comprenderá el estudio de la incidencia de las actividades proyectadas sobre el DPMT, tanto durante su ejecución como durante su explotación, debiendo incluir, en su caso, las medidas correctoras necesarias.

La documentación ambiental del proyecto incluye la "Declaración de Impacto Ambiental aprobatoria, con condiciones" publicada el 22 de marzo de 2001 en el BOE, habiendo informado la Consejería de Medio Ambiente, mediante informe de fecha 12/12/2011 que la actuación no tiene obligación de sustanciar una nueva Evaluación de Impacto Ambiental, quedando pendiente de pronunciarse sobre las soluciones técnicas desarrolladas de las superestructuras a su paso por la ría de Solía y el arroyo del polígono industrial Morero, una vez que estén desarrolladas a nivel constructivo.

4) El proyecto recoge la declaración expresa de que cumple las disposiciones de la Ley de Costas y de las normas generales y específicas dictadas para su desarrollo y aplicación, según establece el artículo 44.7 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y 97 de su Reglamento General.

5) En relación con la alegación presentada durante la fase de información pública, ha quedado respondida por la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria.

6) Según el artículo 106.4 del Reglamento General de Costas la adscripción a las comunidades autónomas, no devengará canon a favor de la Administración del Estado. Conforme a dicho artículo, si las comunidades autónomas otorgaran alguna concesión en el dominio público



marítimo-terrestre adscrito, deberán comunicarlo a este Ministerio para que se establezca el correspondiente canon de ocupación, sin perjuicio del que sea exigible por aquellas

7) En relación a la concesión vigente indicada en la consideración II, la presente adscripción se considera compatible con el mantenimiento de la misma. No obstante, y sin perjuicio de las expropiaciones de derechos (que deberán ser comunicadas a la Demarcación de Costas en Cantabria de este Ministerio) que pueda llevar a cabo el Gobierno de Cantabria, la presente adscripción, que no implica cesión del dominio público ni de las facultades dominicales del Estado, se otorga dejando a salvo los derechos particulares y sin perjuicio de tercero.

8) Los tramos de desmontes y terraplenes deben cumplir con lo establecido en el art. 47.2 del Reglamento de Costas. A estos efectos queda justificado en el proyecto que no es posible reducir la altura del terraplén ubicado en dominio público marítimo terrestre al estar determinada la rasante de la carretera por la cota del enlace de la S-30 (ya construido) y la del viaducto sobre la ría de Solía, cuyo rebaje exigiría la excavación de la balsa de fangos existente en la margen izquierda, la cual no es posible según el estudio geológico – geotécnico. Además, la pequeña longitud del tramo impiden una modificación sustancial de la rasante que cumpla con la instrucción de trazado 3.1-IC. El proyecto contempla medidas de integración paisajística del terraplén.

Por lo anterior,

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

Informar favorablemente la adscripción de diecinueve mil doscientos cuarenta y cuatro (19.244) metros cuadrados de dominio público marítimo-terrestre con destino a las actuaciones pertenecientes al "Proyecto de construcción: Nueva carretera de conexión de la autovía S-10 con la autovía S-30. P.K.1+650 a P.K. 3+350" en los términos municipales de Villaescusa y Astillero (Cantabria), de acuerdo con las siguientes condiciones y prescripciones:



CONDICIONES GENERALES

1. A los efectos previstos en el artículo 104 del Reglamento General de Costas, los proyectos de las comunidades autónomas deberán contar con el informe favorable de la Administración General del Estado sin cuyo requisito aquéllos no podrán entenderse definitivamente aprobados.

La aprobación definitiva del proyecto por el Gobierno de Cantabria implicará la adscripción de los terrenos del dominio público marítimo-terrestre. A estos efectos, se deberá levantar acta y planos, suscritos por el representante del Gobierno de Cantabria y por el Jefe de la Demarcación de Costas en Cantabria, que definan con exactitud el dominio público adscrito. Las obras no podrán iniciarse hasta que no se haya formalizado la adscripción.

2. La porción de dominio público adscrita conservará tal calificación jurídica, correspondiendo al Gobierno de Cantabria la utilización y gestión de la misma, adecuadas a su finalidad y con sujeción a las disposiciones pertinentes.

3. Los bienes de dominio público marítimo terrestre adscritos que no sean utilizados para el cumplimiento de los fines a los que se adscribieran o que sean necesarios para la actividad económica o interés general, según los artículos 131 y 149 de la Constitución, revertirán al Estado previa audiencia del Gobierno de Cantabria, mediante el procedimiento previsto en el artículo 109.2 del Reglamento General de Costas.

CONDICIONES PARTICULARES

1. Las obras serán las reflejadas en el "Proyecto de Construcción: nueva carretera de conexión de la autovía S-10 con la autovía S-30 P.K. 1+650 al P.K. 3+350" suscrito en marzo de 2013 por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Luis Lázaro Gil.

2. Conforme a lo establecido en las consideraciones, la adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las comunidades autónomas no devengará canon a favor de la Administración General del Estado. Si el Gobierno de Cantabria tramitara el otorgamiento en dominio público marítimo-terrestre adscrito a un tercero de una concesión (la cual deberá cumplir todos las condiciones de la presente resolución) para la explotación, total o parcial, de las instalaciones, deberá comunicarlo a esta Dirección General para que, previamente al otorgamiento de la citada concesión, sea fijado el canon a abonar al Tesoro Público, no pudiéndose otorgar, por parte del Gobierno de Cantabria ningún tipo de concesión en la superficie adscrita sin que el citado canon haya sido previamente fijado.

3. El plazo total para formalizar el acta de adscripción e iniciar las obras es de dieciocho (18) meses a partir de la emisión de este informe.

4. A los efectos de la concesión otorgada por R.O. de 19/01/1899 para saneamiento de una marisma, en el ámbito de la adscripción, el Gobierno de Cantabria deberá proceder al rescate de los derechos existentes sobre los terrenos de la concesión afectados por el proyecto, notificándoselo a la Demarcación de Costas en Cantabria de este Ministerio.



Prescripciones

A. La utilización del dominio público marítimo-terrestre otorgado en adscripción será de carácter general y público.

B. Deberán quedar garantizadas y hacerse efectivas las servidumbres de tránsito y acceso al mar que contempla la legislación de Costas, adecuando los medios necesarios para mantener las mismas. Antes del inicio de las obras se deberá presentar ante el Servicio Provincial, para su oportuna aprobación, una propuesta de tránsito alternativo en el tramo en el que éste resulte ocupado por las obras, donde sea posible compatibilizar el libre tránsito peatonal con éstas, a fin de garantizar las servidumbres de tránsito y acceso al mar.

C. El Gobierno de Cantabria deberá cumplir lo señalado por los Organismos oficiales que han informado el proyecto y lo que la oportuna tramitación ambiental establezca, específicamente lo establecido por la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria y la Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria.

Al tratarse de una obra de competencia de esa Comunidad Autónoma, correspondería a la misma la realización de los correspondientes estudios y evaluación de impacto ambiental, sobre cuyo resultado no prejuzga el presente informe. A estos efectos, se deberán cumplir todas las condiciones y medidas establecidas en la Resolución de 22 de marzo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «conexión de la N-635 con la ronda de la comarca de la bahía, así como lo establecido en el informe de la Consejería de Medio Ambiente, de fecha 12/12/2011 por el que establece que la actuación no tiene obligación de sustanciar una nueva Evaluación de Impacto Ambiental, siempre que se dé cumplimiento a las consideraciones ambientales complementarias establecidas en el mismo.

A estos efectos se remitirá a esta Dirección General el informe que emita la Consejería de Medio Ambiente (según lo indicado por la misma en su informe de fecha 12/12/2011) en relación a la evaluación a realizar por esa Consejería de las soluciones técnicas desarrolladas a nivel constructivo para las superestructuras a su paso por la ría de Solía y el arroyo del Polígono Industrial Morero.

Igualmente se solicitará a la Demarcación de Costas en Cantabria autorización para la ocupación temporal de dominio público marítimo terrestre con destino a la ejecución de las obras, incluyendo tanto las plataformas indicadas en el plano 07.1 (páginas 057 y 058) del proyecto constructivo como la superficie definida como adscripción provisional en el plano "Superficie a ocupar en zona de dominio público marítimo terrestre" suscrito en mayo de 2012 del proyecto de trazado.

D. El otorgamiento de esta adscripción no exime a su titular de la obtención de las licencias, permisos y autorizaciones legalmente procedentes.

E. Se advierte expresamente que la zona sobre la que está previsto ubicar las instalaciones puede ser inundable por su propia naturaleza, por lo que el concesionario asume todos los riesgos y daños derivados, tanto para las instalaciones como para sus usuarios, de dicho emplazamiento y de su proximidad al mar, debiendo establecer las medidas de seguridad y vigilancia oportunas.



F. En relación con la realización de las obras, se deberá tener en cuenta lo siguiente:

1. No se permitirá ningún tipo de vertido al dominio público marítimo-terrestre ni a la zona de servidumbre de protección, de tierras, escombros o materiales o productos generados por la obra, que no cuente con la debida autorización, debiendo establecer las medidas oportunas para corregir los impactos generados durante la fase de ejecución de la obra o instalación de la ocupación.
2. La Demarcación de Costas podrá ejercer el control de ejecución de las obras con el fin de comprobar que las mismas se lleven a cabo cumpliendo la totalidad del condicionado bajo el que se otorga.
3. Para la ejecución de las obras no se podrá ocupar espacio alguno del dominio público marítimo-terrestre fuera del autorizado especialmente para ello por la Demarcación de Costas en Cantabria de este Ministerio. No se permitirán las acotaciones de paso público, las casetas y contenedores no autorizados, ni el almacenamiento exterior de acopios, o depósitos de los residuos de la explotación.
4. Tanto la explotación como el proceso constructivo se deberán llevar a cabo utilizando las mejores técnicas disponibles, de forma que el impacto medioambiental se reduzca al mínimo. En todo caso deberán seguirse las instrucciones que al respecto se dicten por los órganos competentes.
5. Si durante la realización de las obras o a su finalización, se produjeran efectos perjudiciales sobre la integridad del dominio público marítimo-terrestre, el Gobierno de Cantabria queda obligada a redactar y ejecutar, previa aprobación por este Ministerio, los proyectos necesarios que minimicen la incidencia de las obras y que contemplen las medidas correctoras y compensatorias necesarias. En cualquier caso, para cualquier obra que exceda del mero mantenimiento, previamente a la ejecución de la misma, deberá ponerlo en conocimiento del Servicio Provincial para su aprobación, si procediera.
6. El Gobierno de Cantabria será responsable de todos los daños a las personas y al medio ambiente, así como de todos los efectos perjudiciales que deriven directa o indirectamente de las obras y de su explotación, debiendo redactar y ejecutar a su costa cuantos proyectos sean necesarios para su corrección, con comunicación a la Demarcación de Costas en Cantabria para informar sobre su idoneidad. En cualquier caso, para cualquier obra que exceda del mero mantenimiento, previamente a la ejecución de la misma, deberá ponerlo en conocimiento del Servicio Provincial para su aprobación, si procediera.
7. Finalizadas las obras, el Gobierno de Cantabria deberá realizar una campaña de limpieza, eliminando la totalidad de restos de obra y materiales empleados en su ejecución
8. Al reconocimiento final de las obras deberá ser convocada el Jefe de la Demarcación de Costas de este Departamento en Cantabria, en representación de este Ministerio, que deberá suscribir el acta que se levante, bien de conformidad o, en su caso, con reparos.



G. Cualquier incumplimiento de las condiciones ambientales, usos y volúmenes autorizados por este informe supondrá un incumplimiento de los fines que justificaron la adscripción, por lo que los bienes de dominio público adscritos revertirán al Estado.

LA MINISTRA,
P.D. (O.M. AAA/838/2012, de 20 de abril, BOE de 24 de abril de 2012)
LA DIRECTORA GENERAL,
Madrid, a 27 de diciembre de 2017

Fdo. Raquel Orts Nebot

