

PROMOTOR

---

GORCABI CARTERA, SL

---

PANTALAN "CONSULADO"  
EN URIBITARTE  
(MUELLE DEL PASEO DE  
ABANDOIBARRA)  
BILBAO  
BIZKAIA

FECHA

---

ABRIL 2025

---

## **PROYECTO CONSTRUCTIVO**

1. MEMORIA DESCRIPTIVA
2. PLANOS
3. INFORMACIÓN FOTOGRÁFICA
4. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
5. PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL
6. DECLARACIÓN EXPRESA DE CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE COSTAS Y DEMÁS NORMAS ESPECÍFICAS DE APLICACIÓN
7. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO
8. EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO SOBRE LA ESTRUCTURA

## 1. MEMORIA DESCRIPTIVA

Mediante O.M. de 29/11/2019, se otorgó a GORCABI CARTERA, S.L., mercantil del grupo de ESLORA PROYECTOS, la concesión de ocupación de 510 m2 de dominio público marítimo terrestre, con destino a pantalán flotante en el Paseo Abandoibarra de Bilbao, Bizkaia. La utilización del dominio público marítimo terrestre otorgada era de carácter general, público y gratuito y se permitía el embarque y desembarque en el pantalán, pero no el fondeo prolongado; solo se permitía el acceso a/desde la ría a través del pantalán, debiendo ser el tiempo de estancia de las embarcaciones en dicho punto el imprescindible para efectuar dichas operaciones.

El pantalán se ejecutó de conformidad con la documentación técnica redactada por el departamento Técnico de la empresa ESLORA PROYECTOS, S. L. basándose en el Proyecto Básico y de Ejecución redactado por el estudio G&C, González Cavia y Cabrera Arquitectura, Urbanismo y Paisaje SLP. El certificado final de obra data del 01/7/2021 y el acta de entrega de replanteo de 25/3/2021. Adjunto se acompañan el proyecto y su anejo, el certificado final de obra y el acta de replanteo. (Anexos 1, 1 bis, 2 y 3)

Y así, el pantalán es una estructura rectangular flotante de 42,50 x 4,00 metros de dimensión y con una superficie de 170 m2. El acceso al mismo se realiza mediante una rampa desde el muelle que consiste en una pasarela inclinada de 2,50 m de ancho y 15,50 m de largo.

La composición de dicho pantalán es la habitual de dichos elementos que podemos encontrar en cualquier instalación portuaria, esto es, estructuras de aluminio reforzado formando un marco perimetral y acabados de madera sintética resistente al ambiente marino. Dicha estructura esta soportada por un número suficiente de flotadores plásticos huecos que confieren al sistema la capacidad de ascender y/o descender conjuntamente con las mareas que se producen en el emplazamiento elegido.

El sistema de anclaje del pantalán supone un sistema autónomo de sujeción mediante la hinca de pilotes metálicos auto portantes.

La instalación quedó conectada a las redes de servicio existentes en la zona, a saber:

- Suministro eléctrico para una potencia de 30KW
- Abastecimiento de agua

La documentación del proyecto técnico incluye el plano de instalaciones.

Pues bien, por exigencias del proyecto que actualmente está promoviendo desde el grupo de ESLORA PROYECTOS, proyecto que a continuación se tratará de describir, el uso concedido para el pantalán flotante en el Paseo Abandoibarra resulta insuficiente e inadecuado para su desarrollo por lo que se precisa tramitar la modificación de la concesión ya otorgada por cambio de uso o subsidiariamente, extinguir la misma y otorgarse una nueva que confiera un uso privativo del demanio público marítimo terrestre. Adicionalmente, y con motivo del mismo proyecto, resulta necesario llevar a cabo una intervención de menor calado sobre la estructura del propio pantalán citado habida cuenta de que es preciso habilitar un punto de carga de baterías para lo cual habrá que solicitar un aumento de la potencia contratada a la empresa suministradora hasta los 45KW, adecuar los cableados de acometidas y derivaciones individuales, realizar modificaciones en el cuadro eléctrico e instalar tomas de corriente para la carga/recarga de baterías de las embarcaciones en la torreta existente. Todas estas intervenciones estarán reflejadas en un Proyecto eléctrico realizado por técnico competente con su correspondiente Dirección de obra, Certificado de Instalación Eléctrica tramitado ante Delegación de Industria e inspección OCA para local mojado con su correspondiente tramitación ante Delegación de Industria. Adjunto se acompaña proyecto técnico para la habilitación del punto de recarga. (Anexo 4).

El proyecto citado tiene como objetivo principal lograr socializar y acercar la ría al ribereño, al turista y al visitante ocasional para que la conozcan más y disfruten más de ella; potenciar sus aspectos culturales e históricos además de convertirla en un eje de comunicación agradable y sostenible para todos los municipios ribereños y la terminal de cruceros de Getxo. Adjunto se acompaña plano de las líneas diseñadas

que permiten dar una visión global del proyecto (Anexo 5).

Y para desplazar a las personas por la ría el proyecto se apoya en dos elementos. En primer lugar, las terminales, un concepto innovador de las mismas, terminales que apuestan por desarrollar y potenciar la cultura, el arte, el patrimonio histórico, el ocio y el deporte con una arquitectura singular, icónica que transmita los valores de la ría, sus gentes, su historia. Se persigue complementar el patrimonio cultural de la ribera, que dichas terminales se conviertan en destino del turista y el visitante, que atraigan al ribereño; que sean terminales abiertas a las empresas que desarrollan su actividad actualmente en la ría y a las nuevas empresas e iniciativas que quieran instalarse. Se trata de una infraestructura apta para servir de soporte y colaborar con todas las iniciativas públicas y privadas que compartan los objetivos y valores de la ría. y precisa de la colaboración público privada con las administraciones competentes en la ría con las que se está trabajando este proyecto, a saber, la Autoridad Portuaria de Bilbao, la Dirección General de Costas, Capitanía Marítima, URA (Agencia del Agua) y los distintos municipios ribereños junto con la Diputación Foral de Bizkaia.

El conjunto de las terminales suma 753 metros lineales de pantalanes, un total de 16 terminales (respecto de 11 de ellas ya se hallan otorgadas las respectivas concesiones por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao) y están ubicadas en todo el recorrido de la ría desde el centro de Bilbao hasta la terminal de cruceros de Getxo y repartidas en ambas riberas, buscando conformar un sistema de transporte regular y discrecional por la ría de cero emisiones que pueda integrarse en la red de transporte pública de Bizkaia y ser de utilidad para el gran público en general, los vecinos de Bizkaia y los turistas que nos visitan.

Y es que el segundo elemento capital de este proyecto es el medio de transporte, se utiliza un concepto nuevo, transgresor, moderno y sostenible: barcos diseñados específicamente para la ría con un sistema de propulsión eléctrico, sin humos, sin ruidos; cómodos y modernos donde poder disfrutar del desplazamiento en sí mismo, barcos desarrollados en y para Bizkaia, construidos en Euskadi. Estos barcos cuentan con una capacidad aproximada de 150 pasajeros en una única cubierta para permitir un fácil y cómodo embarque y desembarque, además de un disfrute único durante los

recorridos en un medio de transporte urbano cero emisiones. Son barcos de propulsión eléctrica combinados con baterías y placas solares que podrán recargarse enchufados en tierra y durante la navegación cuando el sol lo permita. Tienen unas dimensiones aproximadas de 19 metros de eslora por 5,80 metros de manga con cascos de catamarán especialmente diseñados para producir la mínima ola posible y el menor gasto de electricidad en sus desplazamientos.

Actualmente se cuenta ya con una embarcación de estas características que está presentando el servicio de pasaje discrecional y que precisa de realizar las labores de recarga en tierra; por esta razón y habida cuenta de que a día de hoy aún no están contruidos los pantalanes y terminales para los que se tienen otorgadas por parte de la Autoridad Portuaria las pertinentes concesiones, resulta urgente e imprescindible tramitar la modificación de la concesión referida al inicio de esta exposición.

## **2. PLANOS**

Sin perjuicio de los planos incorporados en los proyectos adjuntos, se presentan los siguientes planos como documentación anexa a la presente memoria (Anexos 6 y 6 bis).

- PLANTA GENERAL (incluye la línea de deslinde del dominio marítimo terrestre)
- ALZADO Y AXONOMETRÍA

## **3. INFORMACIÓN FOTOGRÁFICA**

Se adjuntan tres fotografías como documentación adjunta. (Anexos 7, 7 bis y 7 ter)

## **4. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE**

A la vista del proyecto previamente descrito, resulta imprescindible la ocupación por veinticinco años (por ser éste el periodo por el que Autoridad Portuaria de Bilbao ha

otorgado las concesiones adscritas al proyecto global descrita que son de su competencia) con carácter privativo del dominio público marítimo terrestre en la superficie de los 510 metros cuadrados sobre los que actualmente hay concedido un uso carácter general, público y gratuito. En el desarrollo del proyecto expuesto, el acceso al pantalán en cuestión será público, salvo durante el tiempo en el que las embarcaciones estén recargándose, pero el uso en toda su superficie deberá ser privado, llevado a cabo exclusivamente por los promotores del proyecto y las distintas embarcaciones adscritas al mismo, pues solo de esta forma se garantiza que el proyecto y el servicio que se busca prestar se desarrolle de forma puntual y profesional, sin injerencia de terceros ajenos a la actividad. Y ese uso privativo se requiere predicar de toda la superficie del pantalán, primero, porque de lo contrario, se produciría esa injerencia de terceros que obstaculizaría el buen funcionamiento del servicio a prestar y segundo, porque solo así, será posible que amarren y fondeen al mismo tiempo dos embarcaciones adscritas al proyecto.

Dichas embarcaciones ofrecerán el servicio de transporte en el horario continuo diario de 07:00 horas a 23:00 horas y a partir de esta hora y hasta las 07:00 horas del día siguiente se recargarán las baterías de las mismas, se trata de una recarga lenta por cuanto se hace con poca potencia.

Durante el horario de servicio, las embarcaciones estacionarán en el pantalán aferrándose al mismo por un sistema de macho-hembra, empleando el tiempo imprescindible para el embarque y desembarque de pasajeros, resultando imprescindible, para ello, que el uso del dominio público marítimo en toda la superficie adscrita al pantalán se use exclusivamente por embarcaciones afectas al proyecto y en ningún caso por barcos ajenos al mismo.

A lo largo del período de recarga, las embarcaciones deberán amarrarse al pantalán de forma prolongada y fondear, y en esta franja horaria, por razones de seguridad, resulta imprescindible cerrar el acceso al pantalán.

## **5. PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL**

### **RESUMEN**

1. TRABAJOS PREPARATORIOS		1.230,40
1.1 Barandilla existente	355,84	
1.2 Conexiones de suministro	874,56	
2. ESTRUCTURAS		27.635,51
2.1 Soporte del pantalán	24.501,87	
2.2 Soporte del balcón	3.133,64	
3. ELEMENTOS DEL PANTALÁN		31.386,70
3.1 Tablero pantalán	21.225,07	
3.2 Pasarela-rampa	4.759,83	
3.3 Anillas desplazamiento vertical	967,72	
3.4 Cornamusas	384,41	
3.5 Balcón	1.889,83	
3.6 Varios	2.159,84	
4. INSTALACION CARGA ELECTRICA		6.806,39
4.1 Tramites empresa suministradora	273,55	
4.2 Modificación cuadro eléctrico y adecuación de líneas	3.056,33	
4.3 Tomas	1.450,03	
4.4 Proyecto y legalización	2.026,48	
<b>TOTAL</b>		<b>67.059,00</b>

## **6. DECLARACIÓN EXPRESA DE CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE COSTAS Y DEMÁS NORMAS ESPECÍFICAS DE APLICACIÓN**

Dando cumplimiento a lo prescrito en el artículo 97.1 del Reglamento General de Cosas, se declara que el proyecto descrito cumple con las disposiciones de la Ley 22/1988, de 28 de julio, y las normas generales y específicas dictadas para su aplicación y desarrollo.

**7. ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO**

**PANTALÁN CONSULADO BILBAO PLAZO EXPLOTACION 25 AÑOS**

INVERSION	INICIAL	PLAZO AMORTIZACIÓN	AMORTIZACIÓN
PEM OBRA PANTALÁN	67.059		
GG + BI	12.741		
PEC OBRA PANTALÁN	79.800		
PROYECTOS Y TÉCNICOS	32.480		
<b>TOTAL INVERSION INICIAL</b>	<b>112.280</b>	25 AÑOS	4.491 ANUAL

**ESTIMACION DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN**

Tarifa de servicio	30 €/ atraque
Nº de servicios estimados	1.250 servicios / año
<b>TOTAL FACTURACION ANUAL</b>	<b>37.500</b>

**ESTIMACION DE COSTES DE EXPLOTACIÓN**

Costes de personal	5.115
Gastos de conservación	2.192
Consumos energéticos	7.308
Cánones y otros tributos	13.510
<b>TOTAL COSTES DE EXPLOTACION AÑO</b>	<b>28.125</b>

**AMORTIZACIÓN ANUAL 4.491**

**RESULTADO BRUTO ANTES IS 4.884**

IPC ANUAL COSTES/INGRESOS 2,50%

	INGRESOS	COSTE EXP	AMORTIZ	RESULTADO	% S/INV
<b>AÑO 1</b>	37.500	28.125	4.491	4.884	4,35%
<b>AÑO 2</b>	38.438	28.828	4.491	5.118	4,56%
<b>AÑO 3</b>	39.398	29.549	4.491	5.358	4,77%
<b>AÑO 4</b>	40.383	30.288	4.491	5.605	4,99%
<b>AÑO 5</b>	41.393	31.045	4.491	5.857	5,22%
<b>AÑO 6</b>	42.428	31.821	4.491	6.116	5,45%
<b>AÑO 7</b>	43.489	32.616	4.491	6.381	5,68%
<b>AÑO 8</b>	44.576	33.432	4.491	6.653	5,93%
<b>AÑO 9</b>	45.690	34.268	4.491	6.931	6,17%
<b>AÑO 10</b>	46.832	35.124	4.491	7.217	6,43%
<b>AÑO 11</b>	48.003	36.002	4.491	7.510	6,69%
<b>AÑO 12</b>	49.203	36.902	4.491	7.810	6,96%
<b>AÑO 13</b>	50.433	37.825	4.491	8.117	7,23%
<b>AÑO 14</b>	51.694	38.771	4.491	8.432	7,51%
<b>AÑO 15</b>	52.987	39.740	4.491	8.755	7,80%
<b>AÑO 16</b>	54.311	40.733	4.491	9.087	8,09%
<b>AÑO 17</b>	55.669	41.752	4.491	9.426	8,40%
<b>AÑO 18</b>	57.061	42.796	4.491	9.774	8,70%
<b>AÑO 19</b>	58.487	43.865	4.491	10.131	9,02%
<b>AÑO 20</b>	59.949	44.962	4.491	10.496	9,35%
<b>AÑO 21</b>	61.448	46.086	4.491	10.871	9,68%
<b>AÑO 22</b>	62.984	47.238	4.491	11.255	10,02%
<b>AÑO 23</b>	64.559	48.419	4.491	11.649	10,37%
<b>AÑO 24</b>	66.173	49.630	4.491	12.052	10,73%
<b>AÑO 25</b>	67.827	50.870	4.491	12.466	11,10%
<b>TOTAL PERIODO</b>	<b>1.280.916</b>	<b>960.687</b>	<b>112.280</b>	<b>207.949</b>	<b>16,23%</b>
<b>INVERSION TOTAL</b>	<b>112.280</b>		<b>0 PDTE. AMORTIZAR</b>		
<b>RENDIMIENTO TOTAL PREVIO</b>	<b>207.949</b>				
<b>PDTE. AMORTIZAR</b>	<b>0</b>				
<b>RENDIMIENTO TOTAL</b>	<b>207.949</b>				
<b>RDTO. % S/INVERTIDO</b>	<b>185,21%</b>				
<b>Nº AÑOS</b>	<b>25</b>				
<b>% RDTO. ANUAL MEDIO</b>	<b>7,41%</b>				

## **8. EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO SOBRE LA ESTRUCTURA**

El sistema constructivo descrito no tiene efectos medioambientales sobre el entorno, ni en la fase de ejecución ni en la vida útil de la instalación, lo acreditan los años transcurridos desde que el pantalán referido fue ejecutado.

El sistema constructivo planteado se basa completamente en la utilización de un sistema prefabricado que se implementa en el lugar con métodos absolutamente respetuosos con el ambiente del sistema marino y con el entorno urbano más cercano a las instalaciones permitiendo una ejecución rápida, no intrusiva y con una nula generación de residuos de construcción.

En la fase de utilización de las instalaciones los únicos elementos que están en contacto con el fondo marino y la lámina de agua son los pilotes estructurales de la instalación y el pantalán flotante.

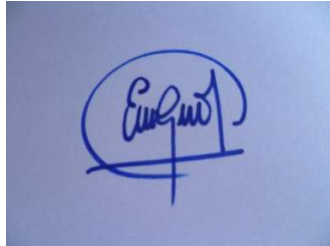
Ambos elementos no suponen un impacto negativo en la vida marina que en un breve espacio de tiempo los utilizará para que pequeños crustáceos y otros seres vivos los utilicen como soporte para su desarrollo y alimentación.

Por último, se hace notar que las limitadas dimensiones de los mismos no suponen ningún obstáculo para el flujo de corrientes y mareas que discurrirán entre los mismos sin que afectar a su movimiento natural

Al tratarse de un pantalán flotante la instalación no está afectada por la cota de la avenida de retorno 500 años. En estos términos se pronuncia Typsa, Técnica y Proyectos, S.A. quien ha elaborado el correspondiente estudio hidráulico que concluye que la implantación de dichas terminales no producirá afecciones a terceros situados a ambas márgenes del río y aguas arriba de la actuación.

En Erandio a tres de abril de 2025

**Enrique González Ojeda**  
**(Arquitecto Técnico col n°2036 COAATBI)**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Enrique", is enclosed within a circular stamp. The stamp has a horizontal line across its middle and a vertical line extending downwards from the center.