

MEMORIA

1. Antecedentes

Por O.M. de 9/12/1957 se otorgó CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA CONSTRUCCIÓN DE ESPIGÓN EMBARCADERO a D. Gabriel Barceló Campomar, transferida por O.M. de 7/12/1983 en favor de D. Salvador Bartra Puig (con referencia 51-C-499 Baleares) por plazo más allá de 30 años desde la entrada en vigor de la vigente Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, por lo que en cualquier caso, de acuerdo a lo previsto DT 16ª del Reglamento General de Costas aprobado por RD 876/2014, de 10 de octubre, que desarrolla la Ley 2/2013, de modificación de la antes mencionada Ley 22/1988, de Costas, se extinguió el 29 de julio del presente año 2018. Adjuntamos en el anejo nº 1 de documentación administrativa, ambas órdenes ministeriales, documento de la Jefatura de Puertos en el que se indica la recepción de las obras en fecha 23/7/59, y ficha catastral identificativa exclusivamente de las mencionadas obras existentes, en donde a título informativo se atribuye a 1970 el año de construcción, si bien queda acreditado que éste fue bastante anterior.

En cualquier caso, por otro lado, el artículo 147 del citado reglamento, especifica claramente en su punto 1, que la Administración General del Estado decidirá sobre el mantenimiento o levantamiento de las obras e instalaciones situadas en dominio público (y en servidumbres en su caso), de oficio o instancia de particular, motivo por el cual el promotor del presente proyecto en fecha 31 de agosto del presente, presentó instancia en la Demarcación de Costas solicitando la pertinente concesión, que adjuntamos como anejo nº 2 a esta memoria.

Decidido el mantenimiento de las obras e instalaciones, como debería acontecer, máxime cuando no cabía posibilidad de realizar otra actuación previa administrativa, la vigente Ley de Contratos del Sector Público prevé diversas modalidades de explotación de las mismas, entre las que se halla el otorgamiento de una nueva concesión, como prueba el hecho de que desde la entrada en vigor de la última modificación de la Ley de Costas (Ley 2/2013), y su ya mencionado vigente Reglamento General de desarrollo (RD 876/2014), cualquier trámite de concesión y/o autorización requiere la aportación de una declaración responsable de capacidad de contratar con la Administración, la cual se aporta en ramo documental aparte junto al resto de la pertinente, que si bien exige el trámite, se halla fuera del ámbito del presente proyecto.

Por otro lado indicar que, a la vista del plano de deslinde a escala 1/1000, obtenido de tramos parciales del Puerto Pollensa de la hoja nº 18 del TM de Pollensa, adjunto como anejo nº 3 de esta memoria, las obras solicitadas, se hallan incluidas en la ribera del mar entre puntos de ribera R-81 y R-82 e hitos 169 y 170, y por tanto totalmente en dominio público marítimo-terrestre y excluidas de las zonas de servidumbre de tránsito y protección.

Finalmente solo cabe indicar que por la propia naturaleza de las obras administrativamente a regularizar, todas ellas existentes desde casi hace ya 6 décadas, y en perfecto estado de conservación, éstas indefectiblemente no pueden tener otra ubicación que no sea el propio dominio público marítimo-terrestre, por razones obvias, adaptándose por tanto plenamente a lo indicado por el artículo 61.1

del ya mencionado R.D. 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, y en ningún caso se trata de ninguna de las prohibidas por el artículo 62 del mismo.

2. Promotor del proyecto

El promotor del presente proyecto es D. Salvador Bartra Puig, con DNI: 37.965.581-X, con domicilio a efectos de notificaciones en C/ Anglada Camarasa nº 75, 07470 - Port de Pollensa.

3. Descripción de las obras

Las obras solicitadas en concesión, todas ellas existentes y en dominio público marítimo-terrestre, desde mucho antes de la entrada en vigor de la Ley 22/1988, consisten básicamente en un espigón embarcadero perpendicular a la costa, finalizado en un morro circular, todo ello de hormigón en masa aplacado con piedra natural.

Así, en su día, se iniciaron las obras, apoyando todas ellas en el fondo rocoso, con la ejecución de un espigón de 2 m de anchura, de hormigón en masa HM-30, encofrado a dos caras, y extendido hasta su finalización en un muro-muelle del mismo material y 1 m de anchura, que contiene un relleno seleccionado, hasta la cota necesaria para permitir la disposición de una solera de 20 cm de espesor del mismo material, conformando un morro circular de 6 m de diámetro, para proceder a su posterior aplacado con piedra natural tanto en su superficie como en sus laterales. Disponiendo finalmente en todo su cantil una fiola de 30 cm de anchura y una escalera de hormigón en masa en el morro de acceso al mar.

En cualquier caso las dimensiones exactas y cotas finales de las obras descritas anteriormente, que además pueden observarse en las fotografías adjuntas en el anejo nº 4, se recogen en los planos incluidos como documento nº 2 de este proyecto.

Siendo por tanto, según apreciamos en el plano de planta general, que obra en el documento nº 2 del presente proyecto, la ocupación total de dominio público marítimo-terrestre de las obras existentes solicitadas de 59,55 m².

4. Cumplimiento de la Ley de Costas

En virtud de lo expuesto en el artículo 97 del Reglamento General de Costas, de R.D. 876/2014, de 10 de octubre, declaramos que el presente proyecto cumple todas las prescripciones y normas generales específicas de la mencionada Ley y de su Reglamento.

5. Innecesariedad de Estudio de Dinámica Litoral

Dado que se trata de obras ya existentes en su totalidad, en la actualidad en tierra, ya desde hace casi seis décadas, sin ocupación nueva alguna de mar territorial, es obvio que es imposible que las mismas pudieran afectar a la dinámica litoral de la zona, por lo que *no procede la presentación de estudio alguno en este*

sentido, si bien en el anejo nº 5 de clima marítimo y justificación de la estabilidad de la estructura, se corroboran nuestras afirmaciones.

6. Innecesaridad de Estudio Económico-Financiero

Se significa que dado que la instalación no pretende obtener beneficio alguno, *no es necesario presentar ningún Estudio Económico-Financiero por ser los ingresos a obtener nulos.*

7. Presupuesto

Asciende el PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL de las obras ya ejecutadas en su día, y por tanto todas ellas existentes, a la cantidad de VEINTIÚN MIL SEISCIENTOS CINCUENTA EUROS CON SETENTA CÉNTIMOS (21.650,70 €).

Asciende el PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA (impuestos incluidos) de las obras ya ejecutadas en su día, y por tanto todas ellas existentes, a la cantidad de TREINTA Y UN MIL CIENTO SETENTA Y CUATRO EUROS CON OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (31.174,84 €).

8. Contenido del proyecto

El contenido del proyecto consta de los siguientes documentos:

DOCUMENTO Nº 1: MEMORIA Y ANEJOS. Con los siguientes anejos:

Anejo nº 1: Documentación administrativa.

Anejo nº 2: Instancia de solicitud de nueva concesión e inicio de expediente.

Anejo nº 3: Plano del deslinde aportado por la Demarcación de costas.

Anejo nº 4: Anejo fotográfico

Anejo nº 5: Breve descripción de clima marítimo y justificación de la estabilidad del embarcadero.

DOCUMENTO Nº 2: PLANOS

DOCUMENTO Nº 3: PLIEGO DE CONDICIONES

DOCUMENTO Nº 4: PRESUPUESTO. Incluye dos presupuestos parciales con sus correspondientes capítulos:

Capítulo I - Mediciones

Capítulo II - Cuadro de precios

Capítulo III - Presupuesto general

9. Conclusión

Con la presente memoria y demás documentos del proyecto se da por concluido el mismo y se eleva a la superioridad para que estime la resolución que crea más conveniente.

Palma, septiembre de 2018

Fdo.: Antonio Garau Obrador
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos