

Actas resumen de las sesiones de escucha.

© Departamento de Alimentación, Desarrollo Rural,
Agricultura y Pesca. Gobierno Vasco.

Edición: Mayo 2026.

Edita: Departamento de Alimentación, Desarrollo Rural,
Agricultura y Pesca. Gobierno Vasco.

Una escucha abierta en los puertos deportivos de Euskadi

Al inicio de esta Legislatura se puso en marcha la estructuración de los mecanismos para avanzar en la consolidación de un modelo de gobernanza que tenga como pilar fundamental la participación y escucha de las personas en el devenir diario de la acción pública, así como la colaboración para la construcción de una sociedad más conectada.

El proceso que hemos llevado a cabo durante los últimos meses, con las personas amarristas e inscritas en las listas de espera para una plaza de amarre en los puertos de competencia autonómica, es una clara muestra del objetivo de esta administración para avanzar hacia el Gobierno Abierto.

Las reflexiones surgidas en este proceso no hubieran sido posibles sin la activa participación de todas las personas que han asistido a las diferentes jornadas que hemos organizado en Gernika-Lumo y Orio y la aportación de reflexiones sobre las diferentes cuestiones que orbitan en torno a la gestión de los puertos deportivos.

Por ello, quiero agradecer a todas las personas que han participado en estas jornadas, sus inestimables reflexiones y aportaciones, y a todas aquellas que desde la organización han hecho que ello fuera posible.

Cuestiones como el funcionamiento y la gestión actual de los puertos deportivos, la necesidad de refuerzo de la seguridad jurídica de las personas que tienen sus embarcaciones amarradas y de la aprobación de una nueva regulación, la mejora en la transparencia en la gestión de las listas de espera o la importancia de la preservación de cuestiones como el arraigo o la identidad, han sido puestas encima de la mesa, reflexionadas y debatidas por las personas que han participado en este reciente proceso de escucha.

Durante todo el proceso se ha podido constatar la existencia de diferentes puntos de vista sobre cuestiones como la duración del plazo de los títulos de amarre, el grado de intervención que debe llevar a cabo la administración para la gestión de los puertos o la forma de valoración del criterio de antigüedad en la asignación de plazas, que no harán sino enriquecer el análisis que debe acompañar, en adelante, la formulación de la nueva orden que regule los futuros títulos de las plazas de amarre de los puertos de Euskadi.

En las siguientes páginas se recogen las actas que atestiguan el proceso de escucha dinámico y enriquecedor llevado a cabo durante estos meses, y de las que solo cabe, en adelante, desde el más sincero respeto y agradecimiento, extraer las cuestiones principales para su reflexión y análisis.

Amaia Barredo Martin

***Consejera de Alimentación,
Desarrollo Rural, Agricultura y Pesca.***



1

Actas resumen de las sesiones con personas amarristas



1

Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

ORIO, 4 DE OCTUBRE DE 2025.

Uno de los temas centrales de la sesión fue la necesidad de ofrecer alternativas reales a las personas que puedan perder su amarre, especialmente en contextos donde los amarres existen desde hace décadas. Se subrayó que la aplicación de determinadas medidas puede resultar adecuada en puertos de reciente creación, pero que su implantación en puertos consolidados puede generar un daño social importante. En este sentido, se destacó la fuerte vinculación sentimental, especialmente en personas mayores, con el barco y el amarre, entendido no sólo como un bien material sino como parte de su historia vital y de una transmisión cultural y generacional que debería ser protegida.

En relación con la transmisión de embarcaciones, se propuso permitir la compra-venta directa de barcos dentro del propio puerto, así como la posibilidad de vender una embarcación manteniéndola en la misma lista del puerto en el que se encuentra. Asimismo, se planteó la conveniencia de contar con empresas de reciclaje de embarcaciones, como parte de una gestión responsable del final de vida útil de los barcos.

Otro bloque relevante de aportaciones se centró en las listas de espera, para las que se pidió una revisión y actualización profunda, junto con una mejora de su gestión. Se reclamó que las listas sean públicas, transparentes y accesibles, que se tenga en cuenta el número de años que las personas llevan inscritas y que se estudien mecanismos para garantizar el compromiso de quienes se apuntan, como el pago de una cantidad simbólica al inscribirse que se descontaría en el momento de la adjudicación del amarre. También se propuso avanzar hacia un sistema de lista de espera única, con la posibilidad de priorizar uno o varios puertos.

Se insistió en la necesidad de asegurar un equilibrio justo entre las personas que ya disponen de amarre y aquellas que se encuentran en lista de espera, evitando que las medidas adoptadas generen confrontación entre colectivos. En este marco, se propuso revisar los criterios de libre concurrencia, incorporando aspectos como el arraigo territorial, la antigüedad de la persona usuaria, la cercanía geográfica, el tipo de embarcación en relación con el patrimonio marítimo, el uso real del barco y la capacidad de generar comunidad.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

Varias intervenciones cuestionaron el criterio actual de adjudicación, al considerar que prioriza un tipo concreto de embarcación o de náutica en detrimento de la diversidad. Se reclamó avanzar hacia una regulación basada en tipologías de plazas, evitando la ocupación máxima de la lámina de agua, que perjudica especialmente a las embarcaciones pequeñas.

En cuanto a aspectos de gestión y control, se pidió supervisar y realizar un seguimiento más exhaustivo de la gestión de EKP, incluyendo el control de seguros. Se propuso que, en caso de impago de cuotas, falta de seguro o incumplimiento de las obligaciones de mantenimiento, las embarcaciones puedan ser sacadas a tierra de forma temporal mientras se resuelve la situación.

También se recogieron propuestas específicas sobre infraestructuras y usos portuarios: eliminar la dársena de bienvenida en Donostia, permitir el uso durante todo el año de la dársena pesquera de Donostia y habilitar el dique seco en Orio.

Respecto a la lista 6ª, se solicitó diferenciar las embarcaciones según su uso, poniendo especial atención a las vinculadas a la formación, y se propuso la creación de un Foro de Usuarios de la lista 6ª como espacio estable de diálogo. Asimismo, se pidió reservar plazas específicas para personas con diversidad funcional.

Finalmente, se planteó la conveniencia de coordinar y publicar simultáneamente las convocatorias de todos los puertos, facilitando una visión global del sistema y una mayor equidad en el acceso a los amarres.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

GERNIKA, 11 DE OCTUBRE DE 2025.

Uno de los temas principales fue la reordenación de plazas y el modelo de adjudicación de amarres. Se planteó la conveniencia de establecer periodos de adjudicación más cortos, con el objetivo de favorecer una mayor rotación y evitar la percepción de que el amarre se convierte en un derecho “de por vida”. Al mismo tiempo, se reclamó seguridad jurídica para las personas actualmente amarristas, señalando la incertidumbre existente, la proliferación de rumores y la falta de información clara, lo que genera desconfianza y desinformación.

Durante la sesión se puso de relieve que, para muchas personas, el barco no es únicamente un elemento de ocio, sino una forma de vida y parte de la estructura socioeconómica del puerto, construida a lo largo de toda una trayectoria vital. En este sentido, se reclamó respeto a la figura del marinero, entendida como tradición y cultura, y se insistió en la necesidad de tener en cuenta el arraigo de las personas al territorio y al puerto. Surgió un debate sobre la diferencia entre antigüedad y arraigo, cómo definirlos y cómo justificarlos, señalando que en otras comunidades autónomas, como Cantabria o Asturias, estos criterios se ponderan dentro del marco legal. Asimismo, se propuso diferenciar entre puertos de nueva creación o deportivos y puertos pesqueros con una fuerte incidencia en la identidad local, a efectos de valorar el arraigo.

Se defendió el principio de libre competencia, pero con la demanda expresa de que se pondere la antigüedad, citándose como ejemplo el puerto municipal de Santurtzi, donde este criterio se tiene en cuenta en la asignación de amarres. En este marco, se recogieron numerosas propuestas concretas relacionadas con las listas de espera, entre ellas: obligar a disponer de barco para poder inscribirse, ofrecer preferencia a las personas que ya tienen embarcación, priorizar a estas en las listas y exigir que quien opte a un amarre acredite disponibilidad real de barco, aunque no necesariamente en propiedad. Se planteó el debate sobre la necesidad de licencia, la comprobación con el registro de embarcaciones del Gobierno Vasco y la posibilidad de gestionar estos aspectos de manera coordinada con la compra-venta de barcos. También se insistió en el principio de “una solicitud, un amarre” y en la creación de listas de espera conjuntas y contrastables entre todos los puertos, que sean públicas y se actualicen mensualmente.

La transparencia fue una de las demandas más reiteradas. Se solicitó transparencia en todos los procesos, asegurando una correcta aplicación de la norma y denunciando experiencias pasadas de mala praxis.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

En este contexto, se expresó una fuerte crítica a la gestión de EKP, percibida como deficiente, especialmente en lo relativo a las listas de espera, la atención a las personas usuarias y la aplicación de la normativa. Se señaló que el problema no es únicamente la Orden vigente, sino su gestión, reclamando una mejora sustancial de la comunicación, el control y el seguimiento, así como un servicio de atención eficaz y eficiente.

Otro bloque relevante se centró en los criterios técnicos de medición y aprovechamiento del espacio portuario. Se pidió que los criterios de medición de las embarcaciones sean claros, objetivos y correctamente aplicados, con mediciones reales, actas oficiales y realizadas por personal habilitado, así como la elaboración de esquemas claros que expliquen cómo se debe medir. Se reclamó la creación de categorías de plazas según la eslora del barco y se cuestionó el criterio de aprovechamiento que favorece a embarcaciones más grandes, al considerarse injusto y sesgado hacia personas con mayor capacidad económica. Asimismo, se propuso realizar un nuevo estudio de aprovechamiento del espacio, reordenar las plazas existentes, integrar nuevas y regular la combinación de embarcaciones de diferentes medidas entre fingers para optimizar el uso del puerto.

Se puso de manifiesto el desequilibrio entre oferta y demanda, señalando que existen aproximadamente 4.000 amarres frente a 6.000 solicitudes, lo que refuerza la necesidad de optimización del espacio.

En este contexto, se propuso que el periodo de concesión sea de 10 años y que no se permitan cambios de titularidad de las embarcaciones una vez adjudicada la plaza.

También se subrayó que las realidades de los puertos son diferentes, por lo que las normas deberían adaptarse a las necesidades específicas de cada uno. Se planteó la posibilidad de crear una nueva orden basada en un sistema de puntuación que tenga en cuenta criterios como antigüedad, empadronamiento o proximidad y medidas de la embarcación, aunque se advirtió del riesgo de que este sistema pueda facilitar nuevas irregularidades si no se gestiona adecuadamente. Se indicó igualmente que las comunidades de bienes deberían ser tratadas como grupo en la concesión de amarres.

Entre otras aportaciones, se pidió reservar plazas para personas mayores y personas con movilidad reducida, que la regulación englobe a todos los puertos y no solo a los gestionados por EKP, y que se realicen convocatorias conjuntas para evitar tensiones entre puertos. También se planteó la necesidad de valorar las actividades económicas que se desarrollan en el puerto, diferenciando entre usos profesionales, pesqueros y de ocio.

Finalmente, se abordó la cuestión de las embarcaciones que no se utilizan o que no cumplen con sus obligaciones, planteando si deberían ser retiradas a tierra o perder el amarre, y señalando que la gestión de los impagos corresponde a EKP. Se mencionaron además problemas específicos de gestión de servicios, como el agua y la luz en el puerto de Bermeo, reclamando mejoras en este ámbito.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

ORIO, 18 DE OCTUBRE DE 2025.

La sesión de escucha estuvo marcada por un alto nivel de preocupación, incertidumbre y malestar emocional ante la situación actual y las posibles consecuencias de la nueva regulación sobre los amarres.

De manera reiterada, las personas participantes manifestaron encontrarse en una situación psicológica difícil, derivada de no saber qué va a ocurrir con su embarcación ni con su amarre. Se expresó un miedo constante a la pérdida del amarre y a la falta de alternativas reales para el barco en ese caso, planteando preguntas como “¿qué se hace con el barco?”, “¿a dónde se lleva?” o “no se puede vivir así”. Se subrayó que esta situación genera un sufrimiento continuo y una gran inquietud, que no puede compensarse económicamente.

Uno de los aspectos que genera mayor rechazo es la duración de las adjudicaciones, fijada en 15 años. Se considera un plazo insuficiente para amortizar la inversión económica y vital que supone una embarcación, señalando que la náutica es un estilo de vida y que, cuando una persona cumple con todas sus obligaciones, no debería verse expulsada del puerto. Se reclamó una mayor seguridad jurídica, cuestionando por qué otros bienes de uso social, como la vivienda protegida, no se retiran mientras que un amarre sí puede perderse tras años de cumplimiento y de inversiones realizadas.

En este contexto, se defendió con fuerza que la antigüedad debería ser el único criterio para mantener a las personas ya amarristas, proponiendo que el resto de criterios se apliquen exclusivamente a quienes se encuentran en lista de espera. La antigüedad fue vinculada a la protección de la cultura, la tradición y la conexión histórica con el mar del municipio, así como al respeto hacia quienes ya formaban parte del puerto desde hace décadas. Se evidenció el conflicto entre los principios de libre concurrencia y antigüedad, reclamando que se comprenda la situación de quien ya tiene barco y no dispone de alternativas para él.

En relación con las listas de espera, se denunció una gestión opaca e inadecuada. Las personas participantes manifestaron no conocer la oferta real de amarres ni la demanda efectiva, cuestionando la legitimidad de los datos existentes. Se mencionaron duplicidades, presencia de personas ya amarristas en varias listas de espera y falta de actualización. Se reclamó de forma unánime que las listas sean públicas, transparentes, reales y permanentemente actualizadas, y que se gestione activamente su depuración.

Se propusieron diversas medidas para mejorar la gestión de las listas de espera: exigir disposición real de barco para poder inscribirse (con un plazo posterior para adquirirlo), cruzar datos con el mercado de barcos de segunda mano, establecer el principio de “un nombre por embarcación”, revisar titularidades, seguros, estado de mantenimiento y uso efectivo de los barcos, y realizar actualizaciones anuales.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

También se planteó exigir una fianza o aval económico para inscribirse, de una cuantía suficiente para evitar la picaresca, que se bonificaría en caso de adjudicación del amarre. Se señaló que, con una gestión activa, sería posible depurar las listas en muy poco tiempo.

La crítica a la gestión de EKP fue muy contundente. Se expresó una percepción generalizada de falta de gestión, mala comunicación, ausencia de transparencia y escasa capacidad de interlocución. Se cuestionaron declaraciones realizadas por la dirección en sede parlamentaria y se manifestó un profundo malestar por el trato recibido. Algunas personas solicitaron directamente la dimisión de la dirección, señalando que la gestión hasta la fecha había sido muy deficiente. También se mencionaron casos de falta de verificación de titularidades, con embarcaciones a nombre de personas fallecidas, lo que se asoció a situaciones de fraude.

Otro bloque relevante de debate giró en torno a los criterios de aprovechamiento de la lámina de agua, que generan un rechazo mayoritario. Se considera que el criterio del 90 % de aprovechamiento no es adecuado, difícilmente alcanzable para muchas embarcaciones y poco claro en su metodología de medición, lo que genera incertidumbre, especialmente en puertos como Getaria donde no se conocen aún las tipologías de láminas previstas. Se criticó que este criterio favorece a embarcaciones más grandes y con mayor capacidad económica, calificándolo como injusto y “capitalista”.

Frente a ello, se defendió que la organización del puerto debería adaptarse a las embarcaciones existentes y no al revés, planteando la posibilidad de reordenar las láminas de agua para acoger distintos tamaños y tipos de barcos. Se propuso trabajar con módulos de embarcación en lugar de medidas exactas, pagar por plaza y no por longitud del barco, y realizar una mejor planificación del espacio, señalando que en algunos puertos existe margen para generar más capacidad mediante una reordenación adecuada.

También se abordó la gestión de embarcaciones en desuso o en mal estado, planteando que un control efectivo del mantenimiento, la documentación, los seguros y, en su caso, la exigencia de inspecciones técnicas (como una ITB para embarcaciones menores de 6 metros), permitiría liberar espacio y mejorar la seguridad del puerto. Se subrayó que no se puede obligar a utilizar el barco, pero sí exigir que se encuentre en buen estado y cumpla la legalidad, evitando situaciones de abandono o hundimiento.

En cuanto a los criterios de adjudicación, se debatieron aspectos como el localismo, la proximidad y el empadronamiento, valorados positivamente por muchas personas aunque sin consenso pleno sobre su alcance territorial. También se consideró relevante incorporar criterios relacionados con el tipo de embarcación para proteger el patrimonio marítimo. Se propuso ponderar criterios en lugar de aplicarlos de forma excluyente y adoptar medidas específicas contra el fraude.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

Asimismo, se señaló la necesidad de que las convocatorias se realicen simultáneamente en todos los puertos, para evitar efectos de acumulación de solicitudes en el último puerto que publique su convocatoria. Se reclamó que la nueva orden tenga en cuenta todas las listas (2ª, 5ª, 6ª y 8ª), que sea revisada por personas con conocimiento del ámbito náutico y que contemple situaciones específicas como la continuidad del amarre en caso de transmisión de empresas de la lista 6ª.

Finalmente, se mencionaron carencias en los servicios portuarios, como restricciones en el uso de baños o duchas en determinados puertos, y se insistió en que la realidad de cada puerto es distinta, por lo que la regulación debe ser flexible y adaptarse a las diferentes situaciones existentes.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

GERNIKA, 25 DE OCTUBRE DE 2025.

En la sesión se recogieron aportaciones que reflejan un alto grado de preocupación, malestar y desconfianza, especialmente en relación con la gestión de EKP, la falta de alternativas ante la posible pérdida del amarre, la opacidad de los procesos y el deterioro de los servicios portuarios.

Una de las preocupaciones más reiteradas fue la incertidumbre sobre el destino de las embarcaciones en caso de perder el amarre. Se señaló que en puertos como Bermeo no se permite la hibernación y que, aunque en su momento se llegó a un acuerdo “apalabrado” con EKP para dejar los barcos en invierno en boyas, este no cubre aspectos básicos de seguridad. En este contexto, se propuso la creación de fondeos gestionados por EKP como alternativa real y regulada cuando se pierde la plaza, así como la legalización y regulación del uso de boyas.

Se insistió en que los criterios de adjudicación deben definirse con mucho cuidado, reclamando que se tengan en cuenta no solo los años como amarrista, sino también los años de espera en lista antes de obtener plaza. Se puso especial énfasis en la situación de las personas mayores, consideradas como quienes han construido históricamente los puertos, cuestionando si van a ser expulsadas si les va a expulsar tras décadas de vinculación. En este sentido, se pidió una defensa clara de la persona usuaria ya presente y se propuso que, en nuevos sorteos, se priorice a quienes ya tienen plaza y a las personas empadronadas en el municipio.

Las listas de espera volvieron a ocupar un lugar central en el debate. Se reclamó transparencia total, señalando que no saber cuántas personas están realmente inscritas es una muestra clara de mala gestión. Se criticó que personas sin embarcación puedan estar en las listas, alertando de un crecimiento descontrolado de la demanda, y se propuso exigir disposición real de barco, así como el establecimiento de un aval o fianza (por ejemplo, 400 euros) para inscribirse. También se defendió la necesidad de actualizar y depurar las listas, limitar a una solicitud por matrícula de barco, cruzar datos y evitar prácticas especulativas.

La crítica a EKP fue constante y muy severa. Se describió la entidad como poco transparente, desordenada y heredera de prácticas irregulares del pasado. Se denunciaron situaciones de uso de amarres sin pagar, personas con llaves y acceso a pantalanos sin control, falta de actuación ante embarcaciones abandonadas o en desuso, y una ausencia casi total de respuesta a quejas y solicitudes. Se mencionaron dificultades graves de comunicación (correos sin contestar, llamadas no atendidas), falta de protocolos, ausencia de un sistema de gestión unificado y una dependencia excesiva de acuerdos informales (“todo funciona por boquita”). Se reclamó una digitalización integral, con una plataforma que ofrezca información actualizada y actúe como herramienta de transparencia y ayuda a las personas usuarias.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

También se puso de manifiesto la situación laboral de las personas trabajadoras de los puertos, muchas de ellas subcontratadas, con sobrecarga de trabajo y escaso respaldo por parte de EKP, lo que repercute negativamente en el funcionamiento del puerto. Se pidió mayor presencia y compromiso del personal en los propios puertos, no solo desde las oficinas, así como una mejor atención a las condiciones laborales para garantizar un servicio adecuado.

En cuanto a la ordenación técnica del puerto y el aprovechamiento del espacio, se cuestionaron duramente los criterios de medición actuales. Se denunció la falta de uniformidad en las mediciones, la ausencia de personal único y habilitado para realizarlas y la picaresca generada (modificaciones físicas de embarcaciones para encajar en determinados aprovechamientos). Se propuso trabajar por tramos o módulos de eslora, sin dar preferencia a los barcos más grandes dentro de cada tramo, agrupar primero por eslora y después ajustar mangas, y realizar estudios técnicos para aprovechar mejor las láminas de agua. Se señaló que en Bermeo existen huecos desaprovechados y plazas desocupadas, y que sería posible crear más pantalanes o mejorar la organización actual.

Se debatió también sobre la duración de las concesiones, advirtiendo que plazos demasiado cortos pueden aumentar la rotación, pero desincentivan la inversión y el mantenimiento de los barcos y los amarres. Se abordó la posibilidad de tener en cuenta el uso real de la embarcación, ofreciendo preferencia a quienes la utilizan de forma habitual, aunque sin consenso pleno.

Entre los criterios de adjudicación se discutieron la cercanía y el empadronamiento, valorados como positivos para generar comunidad y proteger el patrimonio cultural y marítimo, aunque sin unanimidad sobre su carácter excluyente. Se propuso un sistema de ponderación, limitar la inscripción a un máximo de tres puertos con puntuación decreciente según preferencia, y adjudicar todos los puertos de forma simultánea. También se planteó reservar plazas para personas con discapacidad y para embarcaciones históricas, especialmente en Bermeo.

Finalmente, se denunciaron graves carencias en los servicios portuarios, especialmente en Bermeo: falta de baños y contenedores, cámaras de vigilancia inoperativas, robos, fugas de agua dulce sin reparar, pantalanes mal montados y una sensación generalizada de abandono. Las personas amarristas señalaron que realizan ellas mismas tareas de mantenimiento por las que pagan un servicio que no reciben, cuestionando el papel de EKP en la gestión diaria del puerto.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

**ORIO, 22 DE NOVIEMBRE DE 2025,
9:30 HORAS (1º TURNO).**

Durante la sesión, las aportaciones estuvieron marcadas por una fuerte preocupación ante la posible pérdida del amarre y por la necesidad de garantizar el uso efectivo de una embarcación, incluso cuando no se disponga de una plaza fija.

De forma reiterada, las personas participantes manifestaron que el uso del barco es el elemento central, por encima incluso de la titularidad de un amarre. Se planteó la posibilidad de barcos compartidos como alternativa para quienes pierdan la plaza, expresando que prefieren compartir una embarcación antes que verse privados completamente de la actividad. El barco fue definido como un bien del que no se puede prescindir, no equiparable a un vehículo, y estrechamente vinculado a un proyecto de vida. La pérdida del amarre se percibe como un daño vital y económico de gran magnitud, tras años de esfuerzo e inversión.

La duración de las concesiones, fijada en 15 años, fue ampliamente cuestionada, considerándose insuficiente para amortizar la inversión realizada y garantizar estabilidad. Se reclamaron plazos mucho más largos, de 25 o incluso 50 años, subrayando que la incertidumbre sobre el futuro desincentiva el cuidado y la inversión en las embarcaciones. Varias personas expresaron sorpresa y desconcierto, señalando que el sistema había funcionado correctamente durante años y que el cambio de reglas se había producido de forma repentina.

Uno de los ejes más relevantes del debate fue la antigüedad y el arraigo. Se reclamó encontrar una fórmula que permita aplicar el criterio de antigüedad, aunque se reconozca su dificultad jurídica, por considerarse esencial para proteger la transmisión generacional, la cultura marítima y el legado familiar. Se compartieron testimonios de personas con décadas de vinculación al puerto, algunas desde la instalación inicial de los pantalanes, que salen diariamente al mar y sienten que se rompe un legado de tres generaciones. Se insistió en que no se puede equiparar la situación de una persona amarrista con la de quien se encuentra en lista de espera, dado que el nivel de compromiso, inversión y riesgo es radicalmente distinto.

En relación con las listas de espera, se reiteró la necesidad de transparencia total, solicitando su publicación y actualización periódica. Se propuso cobrar una tasa o fianza para inscribirse, como forma de garantizar el compromiso de las personas solicitantes, argumentando que quienes están en lista de espera no arriesgan ni su inversión ni su modo de vida, mientras que las personas amarristas sí pueden perderlo todo. Se planteó limitar las solicitudes, contabilizar a la persona como solicitante en varios puertos, y se mostró rechazo a la inscripción masiva “por si acaso”. También se cuestionó que las listas estén permanentemente abiertas, proponiendo un sistema de apertura y cierre similar al de los procesos de selección laboral.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

Se puso de relieve la falta de comunicación y de información clara, señalando que las listas ya no son comprensibles como lo eran anteriormente y que incluso personas en lista de espera no han sido informadas adecuadamente de las consecuencias del proceso. Se expresó malestar por la subida de precios acompañada de una reducción de servicios, así como por la falta de coordinación entre asociaciones locales y EKP.

Otro bloque de aportaciones se centró en los criterios técnicos de asignación y el aprovechamiento de la lámina de agua, que generan un amplio rechazo. Se considera que este criterio perjudica especialmente a las embarcaciones pequeñas y antiguas, muchas de ellas vinculadas al patrimonio marítimo, y que deja fuera a un número elevado de barcos. Se cuestionó la forma de medición, la ausencia de criterios claros y la falta de adaptación de las láminas a las necesidades reales. Frente a ello, se propuso trabajar con rangos o tramos de manga, cobrar por plaza y no por longitud exacta, y ajustar las láminas al tamaño de las embarcaciones demandantes. También se reclamó optimizar el uso de las láminas existentes y revisar el elevado número de plazas destinadas a transeúntes en algunos puertos.

Se debatió asimismo sobre la priorización por uso de la embarcación, proponiendo que tengan preferencia quienes utilizan el barco de forma habitual, así como sobre la accesibilidad a los puertos y a las propias embarcaciones. Se planteó incorporar criterios de cercanía y empadronamiento, aunque con dudas sobre el alcance territorial de la igualdad de oportunidades.

También se defendió que cada puerto tiene características propias que deben ser consideradas.

Entre las propuestas complementarias, se planteó habilitar y gestionar zonas de boyas, mejorar la gestión de las plazas de cortesía, definir claramente la finalidad de los pantalanés y estudiar nuevos modelos de gestión, incluso de carácter público-comunitario, que prioricen el acceso de la ciudadanía. Se subrayó que las decisiones portuarias tienen un impacto directo en el municipio, en la vida del pueblo y en aspectos como el uso del euskera, el patrimonio marítimo y las necesidades de aparcamiento.

Finalmente, se abordaron cuestiones de seguridad y mantenimiento, denunciando la existencia de embarcaciones abandonadas, hundidas o sin uso, que deberían ser retiradas para liberar plazas y evitar riesgos. Se reclamó una gestión activa de estos casos, así como claridad sobre situaciones como herencias, titularidades compartidas y el tratamiento específico de embarcaciones de madera, que requieren condiciones particulares. Se propuso analizar el concepto de “usuario presente”, poniendo el foco en el uso real del barco y su contribución al mantenimiento y buen estado del puerto.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

**ORIO, 22 DE NOVIEMBRE DE 2025,
11:30 HORAS (2º TURNO).**

En la sesión de escucha se recogieron aportaciones centradas en la incertidumbre ante la posible pérdida del amarre, la necesidad de alternativas reales para las embarcaciones y la revisión de los criterios de adjudicación desde una perspectiva de planificación, equidad y uso efectivo del puerto.

Una de las principales preocupaciones expresadas fue el miedo a perder la embarcación y a quedarse sin acceso a lámina de agua. Se planteó si el cambio de puerto podría ser una oportunidad, siempre que exista una alternativa real y planificada. Se reclamaron soluciones claras, planteando dos opciones principales: ofrecer otra plaza en algún puerto o ampliar los plazos para que las personas afectadas puedan buscar alternativas sin que el cambio se produzca de forma abrupta. El barco fue descrito como un proyecto vital y un sueño, no equiparable a un vehículo, y estrechamente vinculado a su propietario, ya sea persona física o jurídica.

Se evidenció una confusión generalizada sobre el derecho al amarre, cuestionando si este recae sobre la persona o sobre la embarcación, y señalando que históricamente se ha entendido como un vínculo estable entre barco y propietario. Se recordó que muchas personas han tenido amarre durante toda su vida sin que se les advirtiera de un límite temporal, y se expresó incredulidad ante la posibilidad de expulsar embarcaciones tras décadas de presencia en el puerto.

La duración de las concesiones volvió a ser objeto de debate, cuestionándose si una concesión de 15 años es suficiente para fomentar la inversión y la incorporación de personas jóvenes, advirtiendo que plazos cortos pueden romper la transmisión generacional. Se defendió la necesidad de ponderar la antigüedad, aunque surgieron dudas sobre desde qué momento debe computarse, reclamando que se respete en primer lugar a quienes ya están en el puerto y cumplen con sus obligaciones, premiando la fidelidad y la trayectoria prolongada.

En relación con las listas de espera, se insistió en la necesidad de conocer la realidad de la demanda, planteando cuántas personas están inscritas sin disponer de embarcación y señalando la urgencia de cribar y depurar las listas. Se propusieron requisitos para inscribirse, como disponer de titulación, limitar la solicitud a un único puerto y adelantar una cuota o fianza como muestra de compromiso. También se planteó la posibilidad de diferenciar tres perfiles de demandantes: personas que desean cambiar de embarcación, quienes quieren traer su barco a su municipio y quienes aún no tienen embarcación.

Se destacó la importancia de trabajar con datos reales y actualizados, señalando que los datos actuales no reflejan la situación real y que EKP debería elaborar y compartir un diagnóstico riguroso del uso efectivo de los puertos antes de plantear nuevas infraestructuras. Se expresó la sensación de que la necesidad de nuevos pantalanes puede estar sobredimensionada si no se conoce con precisión la demanda real.



1. Actas resumen de las sesiones con personas amarristas

Entre las propuestas para garantizar mayor seriedad en las listas de espera, se defendió introducir un plus de compromiso, como una fianza económica que se pierda en caso de renuncia injustificada, y se reiteró que, si todas las personas tienen los mismos derechos, quienes estén en lista de espera deberían disponer de barco. Se propuso elaborar una lista de espera acompañada de un diagnóstico del uso real de los puertos.

Se abordaron también problemas específicos de gestión portuaria, como la imposibilidad de utilizar la grúa en Mutriku por cuestiones de eslora, el pago de tarifas de tránsito en otros puertos de EKP, o la elevada cantidad de plazas destinadas a cortesía en puertos como Hondarribia, reclamando un cálculo específico y ajustado a cada puerto. Se cuestionaron aspectos como la facturación con IVA en puertos gestionados por el Gobierno Vasco o las diferencias de funcionamiento con puertos de gestión privada, como Zumaia.

En relación con la ordenación del espacio, se propuso idear sistemas más flexibles que permitan ocupar plazas ligeramente mayores a la embarcación, asumiendo el coste correspondiente, mejorar la planificación y el aprovechamiento de los fingers y realizar estudios previos antes de aprobar nuevas normas, para no desvirtuar la demanda real. También se planteó ofrecer diques secos como alternativa para personas que hacen un uso más limitado del barco, señalando posibles ubicaciones en Orio.

Se debatieron otros criterios a incorporar en la adjudicación, como la trayectoria demostrada, el cumplimiento de pagos, el uso efectivo de la embarcación (incluida la posibilidad de exigir un número mínimo de salidas), y la diferenciación entre usuarios residentes y usuarios estacionales. Se propuso establecer baremos específicos para personas con más de 20 años de trayectoria sin incidencias.

Finalmente, se abordó la problemática de las embarcaciones abandonadas o en mal estado, señalando que existen numerosos casos en Orio y Hondarribia, y reclamando su retirada para liberar espacio y mejorar la seguridad. Se destacó que algunas personas continúan pagando el amarre por no saber qué hacer con el barco, debido a las dificultades del desguace, y se pidió agilizar la gestión de la morosidad, asegurar que las embarcaciones cuenten con seguro y retirar aquellas que supongan un riesgo para el resto.



2

Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera



2

Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

**GERNIKA, 10 DE ENERO DE 2026,
9:30 HORAS (1º TURNO).**

En la sesión de escucha participaron mayoritariamente personas propietarias de embarcaciones que se encuentran en lista de espera para obtener un amarre en puertos deportivos gestionados por EKP. La mayoría dispone actualmente de soluciones provisionales, como amarres eventuales —que suponen un coste económico considerablemente superior— o amarres en puertos no gestionados por EKP, como Getxo, Urdaibai o la ría de Plentzia. Otras personas mantienen sus embarcaciones en terrenos particulares, aparcamientos o amarradas de forma precaria mediante cuerdas y pesos en el mar. Se subrayó que, para quienes ya han realizado una inversión en una embarcación, la falta de una plaza estable se convierte en un problema estructural, difícil de sostener en el tiempo.

Uno de los ejes centrales de la sesión fue la percepción generalizada de falta de transparencia y claridad en el funcionamiento de las listas de espera. Se insistió reiteradamente en la necesidad de respetar la antigüedad, priorizando a quienes llevan más tiempo inscritos, y se expresó un fuerte malestar por situaciones en las que un cambio en las medidas del barco ha supuesto la pérdida de antigüedad acumulada durante años.

Esta cuestión generó opiniones encontradas, pero se compartió la sensación de injusticia en casos en los que personas llevan esperando más de una década sin apenas avanzar posiciones, mientras observan que otras, incorporadas más recientemente, acceden antes a un amarre.

Se manifestó una profunda desconfianza hacia los criterios de adjudicación, señalando que nunca ha quedado claro cómo se asignan las plazas y que los criterios oficiales, cuando existen, no siempre se respetan. Varias personas expresaron la sensación de que los sorteos no son reales o no se aplican correctamente, percibiendo que quienes ya habían tenido amarre anteriormente tienden a recuperarlo. Se habló incluso de prácticas irregulares y de la inexistencia de un sorteo transparente, lo que alimenta la idea de que las listas de espera no son limpias ni accesibles. Se denunció que, en muchos casos, las personas no se enteran de que una plaza ha quedado libre hasta que ya ha sido adjudicada, reforzando la sensación de información desigual y de existencia de personas con información privilegiada.



2. Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

La falta de información clara también se reflejó en la confusión sobre el propio funcionamiento de las listas de espera, con referencias a listados colgados físicamente en oficinas, visitas periódicas para preguntar por la posición en la lista y desconocimiento general sobre cómo y cuándo se producen los movimientos. En este contexto, se reclamó que las listas sean vivas, actualizadas y públicas, de forma que reflejen la demanda real. La reciente comunicación enviada por EKP solicitando confirmar el interés en seguir en lista de espera fue interpretada con desconcierto y generó incomodidad, al no comprenderse claramente el objetivo de dicha iniciativa.

Otro foco importante de debate fue el uso prolongado de los amarres eventuales. Se criticó que, una vez queda libre una plaza, la adjudicación definitiva se retrase, manteniendo durante largos periodos un amarre eventual con un coste elevado, lo que genera la percepción de un uso recaudatorio de esta figura. Esta situación se agrava por el hecho de que las personas sin amarre fijo pagan más por servicios básicos del puerto, como la varada o determinadas gestiones, sin disponer de una plaza en condiciones adecuadas.

Se puso de manifiesto también la existencia de diferencias en la aplicación de la normativa entre puertos, citándose expresamente los casos de Hondarribia y Bermeo, lo que refuerza la percepción de gestión arbitraria. En el caso concreto de Bermeo, se mencionó la caducidad de concesiones y la necesidad de no retrasar nuevas convocatorias, así como la práctica habitual de acudir año tras año a la oficina para solicitar información sobre la posición en la lista.

En relación con las características de las embarcaciones, surgió un amplio debate sobre la medición de esloras y mangas y la picaresca asociada a la modificación temporal de las dimensiones de los barcos. Se propusieron sistemas alternativos de clasificación por ratios o tramos, de forma que no se premie necesariamente a las embarcaciones más grandes y que el coste del amarre sea homogéneo dentro de cada categoría. No obstante, estas propuestas también generan desconfianza si no van acompañadas de criterios claros y verificaciones periódicas. Se defendió que, una vez adjudicada una plaza, se revisen las medidas reales del barco y que estos controles se repitan de forma periódica.

Se abordó asimismo la cuestión de las motos acuáticas, señalando que disponen de plataformas específicas que permiten un aprovechamiento máximo de la lámina de agua y cuestionando si deben considerarse embarcaciones a efectos de las convocatorias. Se criticó la convivencia desordenada de motos en fingers y barcos en boyas.

En cuanto a las soluciones estructurales, las opiniones estuvieron divididas. Algunas personas defendieron que el problema solo se resolverá con la creación de más plazas de amarre, mientras que otras consideraron que la ampliación no puede ser la única respuesta y que es necesario mejorar la gestión del espacio existente.



2. Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

Se mencionaron distintas zonas con potencial para nuevas infraestructuras — Getxo, ría de Plentzia, Artza, Bermeo (zona del Martillo y fábrica de hielo), Sukarrieta o Arquetas—, así como la necesidad de regular amarres estivales y temporales. Se planteó también la conveniencia de crear plazas específicas para personas mayores o con movilidad reducida y de ofrecer amarres de mayor tamaño para favorecer la rotación.

Se destacó la presencia de embarcaciones en desuso, en mal estado o con obligaciones incumplidas, que ocupan plazas durante largos periodos sin apenas salir a la mar. Se propuso identificarlas y retirarlas, ofrecer alternativas como amarres estivales o marinas secas y avanzar hacia una gestión individualizada del puerto, revisando seguros, pagos, mantenimiento y uso efectivo.

La sesión incorporó además una reflexión sobre la necesidad de una gestión integral del litoral, especialmente ante la previsión de incremento de plazas en Bermeo y la incorporación de más puertos de Bizkaia a la gestión del Gobierno Vasco. Se reclamó estudiar la capacidad de carga del litoral, el impacto ambiental y la ordenación de las rías, citando expresamente Urdaibai y la necesidad de ordenar y legalizar las boyas existentes.

Por último, se debatieron criterios sociales y de uso, como la proximidad al puerto y el arraigo territorial, señalando que la vida portuaria se ve reforzada cuando las personas usuarias viven cerca y hacen un uso habitual de la embarcación. No hubo unanimidad sobre la ponderación de este criterio ni sobre la posibilidad de heredar amarres, aunque se coincidió en la necesidad de regular estas situaciones con control y trazabilidad. Se planteó reducir los periodos de adjudicación para favorecer una mayor rotación y se insistió en que la antigüedad en la lista de espera debe ser un criterio central. La sesión concluyó con una demanda clara de criterios públicos, objetivos y comprensibles, sin margen para interpretaciones, y con la petición de una reflexión estratégica sobre el modelo de litoral y de puertos que se quiere preservar, evitando la pérdida de la identidad marítima.



2. Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

**GERNIKA, 10 DE ENERO DE 2026,
11:30 HORAS (2º TURNO).**

En la sesión de escucha participaron personas en lista de espera que, en su mayoría, ya disponen de una embarcación sin amarre estable, recurriendo a soluciones precarias o muy costosas. Se expusieron situaciones de especial vulnerabilidad, como embarcaciones almacenadas en náuticas en seco con costes mensuales muy elevados, barcos amarrados de manera informal en pantalanos cedidos por terceros o decisiones de compra condicionadas por la expectativa de futuras convocatorias que finalmente no se han producido. Se expresó una preocupación constante por qué hacer con la embarcación en caso de no conseguir un amarre, y cómo esta incertidumbre condiciona tanto la inversión realizada como las decisiones sobre el tipo y tamaño del barco.

Desde el inicio de la sesión se evidenció una fuerte sensación de injusticia y agravio comparativo, especialmente en relación con personas que han cambiado de embarcación y han visto cómo, pese a haber actuado conforme a la normativa, han perdido el amarre o la antigüedad acumulada. Se reiteró la idea de que quienes actualmente tienen amarre difícilmente lo van a perder, mientras que las personas en lista de espera asumen toda la carga de la inseguridad. En este contexto, surgió con fuerza la reivindicación de priorizar a las personas locales, expresada tanto en términos sociales como identitarios, defendiendo que el puerto debe servir prioritariamente a quienes viven en el municipio y hacen un uso habitual del mismo.

Uno de los temas más reiterados fue la confusión absoluta en torno a las listas de espera. Se puso de manifiesto que muchas personas no saben en qué lista están inscritas, si existe una lista única o listas por puerto, ni cómo se producen los movimientos. Se denunciaron situaciones en las que personas que llevan más de diez años esperando siguen en la misma posición, mientras observan que otras acceden antes a un amarre. Esta falta de claridad alimenta la percepción de que existe “oscuridad” en la gestión, con movimientos poco explicables y una profunda desconfianza hacia EKP, a quien algunas personas perciben como evasiva ante las consultas.

Se reclamó de manera reiterada que las listas de espera sean públicas, digitales, transparentes y trazables, accesibles a través de internet, permitiendo conocer la posición exacta según el tamaño de la embarcación y los movimientos que se producen. Se propuso que las listas se actualicen y publiquen de forma periódica, semestral o anualmente, y que se informe con claridad de quién entra, quién sale y por qué. En este marco, se defendió la introducción de mecanismos de control, medidas correctoras y sancionadoras, no solo en su existencia formal, sino en su aplicación efectiva.



2. Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

Apareció de forma recurrente la denuncia de picaresca y prácticas irregulares, como la compraventa encubierta de barcos con amarre mediante el pago de pluses, la ocupación de plazas vacías sin autorización, la existencia de copropiedades en las que varias personas se inscriben en listas de espera o la utilización de amarres sin que nadie actúe para corregir la situación. Se expresó la sensación de que algunas personas hacen negocio con los amarres, reclamando un control firme y efectivo para evitar estas situaciones.

En relación con Bermeo, se señaló que existen plazas de amarre libres y se propuso abrir convocatorias extraordinarias de carácter temporal para adjudicarlas mientras se aprueba la nueva orden, evitando que permanezcan vacías. Se valoró positivamente la posibilidad de adjudicar estas plazas por un periodo limitado, dada la finalización de concesiones y la necesidad de dar respuesta inmediata a la demanda existente. En este sentido, se insistió en que no pueden existir pantalanes vacíos mientras hay personas esperando desde hace años.

La recepción desigual de una carta certificada solicitando confirmar el interés en seguir en lista de espera generó desconcierto e inquietud, ya que no todas las personas tenían conocimiento de la misma. Se reclamó que este tipo de comunicaciones se realicen con criterios claros, homogéneos y explicados, evitando generar inseguridad entre quienes se consideran activamente interesadas.

En cuanto a los criterios de adjudicación, se cuestionó con fuerza el criterio de aprovechamiento máximo de la lámina de agua, considerándolo injusto por beneficiar a las embarcaciones de mayor tamaño. Se defendió un cambio hacia sistemas de agrupación por tramos, con precios definidos por categoría, rechazando que el tamaño del barco otorgue prioridad. También se propuso activar sistemas de puntos que tengan en cuenta factores como disponer o no de embarcación, la antigüedad en la lista de espera, la edad o la cercanía de la vivienda al puerto.

Se debatió asimismo si la plaza debe adjudicarse a la persona o a la embarcación, vinculando esta cuestión a la existencia de copropiedades y a la necesidad de evitar usos fraudulentos. De forma general, se reclamó respeto a la antigüedad, especialmente frente a nuevas inscripciones posteriores a los sorteos, y una revisión exhaustiva de la documentación y de las medidas reales de las embarcaciones.

La sesión abordó también la necesidad de reforzar el control del puerto, reclamando una gestión exhaustiva de morosidad, abandono de embarcaciones y ocupaciones irregulares. Se defendió con claridad que quien no paga o no cumple, debe perder la plaza, y se propuso exigir anualmente la hoja de asiento, seguros y revisiones técnicas. Se denunciaron situaciones de descontrol en puertos como Mundaka, con embarcaciones ocupando plazas que no les corresponden, y se subrayó que una vez realizada la concesión, la norma debe hacerse cumplir, evitando el desorden posterior.



2. Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

Finalmente, se planteó la necesidad de optimizar los puertos existentes, renovar infraestructuras obsoletas en Bermeo, realizar un mapeo general para identificar posibles nuevas plazas y explorar alternativas como las marinas secas. Se debatió también la regulación de las boyas, señalando que, aunque formalmente no son de nadie, en la práctica se venden, generando situaciones de privilegio estacional. La sesión concluyó con una demanda clara de mayor transparencia, control efectivo y acción inmediata, reclamando limpiar los puertos de usos irregulares, conocer cuántas plazas reales existen y adjudicar amarres ya, priorizando el uso efectivo del puerto frente a la mera ocupación.



Anexos

ORIO, 24 DE ENERO DE 2026, 9:30 HORAS (1º TURNO).

La sesión de escucha estuvo marcada por una preocupación profunda ante la inseguridad de quedarse sin amarre, expresada de forma muy gráfica al comparar la embarcación con un bien que no puede gestionarse como un vehículo. Se insistió en que, a diferencia de un coche, el barco no puede “aparcarse” sin más, y que la pérdida del amarre coloca a las personas propietarias en una situación de gran vulnerabilidad material y emocional. Esta preocupación se vinculó directamente con la necesidad de definir un camino claro, con reglas conocidas y plazos, para reducir la angustia e incertidumbre que genera la situación actual.

Uno de los principales ejes de debate fue el criterio de antigüedad. Algunas personas defendieron la necesidad de puntuarla como elemento central, mientras que otras cuestionaron su legitimidad si no va acompañada de un uso real de la embarcación y de una contribución efectiva a la cultura marítima. Se planteó si la antigüedad por sí sola preserva el patrimonio o si, por el contrario, puede perpetuar situaciones en las que el barco no se utiliza o se desvincula de actividades tradicionales. También surgieron dudas sobre cómo integrar a las personas que actualmente no tienen barco, si se prioriza de forma estricta la antigüedad o la posesión previa de una embarcación, subrayando que se trata de un modo de vida que requiere reglas específicas.

La falta de transparencia en las listas de espera apareció de forma reiterada. Se denunciaron prácticas irregulares, herencias poco claras, enchufismo y falseamiento de medidas, citando de forma expresa el caso de Donostia como ejemplo de un sistema que, según las personas participantes, no ha funcionado nunca. Se señaló que las listas están infladas artificialmente, con inscripciones múltiples de personas allegadas, y se defendió que debería exigirse disponer de una embarcación o, al menos, una declaración responsable del barco que se pretende adquirir. En este contexto, se propuso cobrar una cuota por estar en lista de espera, como fórmula para filtrar la demanda real y evitar inscripciones meramente especulativas.

Se expresó una gran desconfianza sobre el funcionamiento real de las listas, subrayando que muchas personas desconocen su situación exacta, los tiempos de espera o los criterios de adjudicación. Se reclamó que las listas sean online, públicas y accesibles, evitando sistemas obsoletos que obligan a acudir físicamente al puerto para consultar información básica. La recepción de cuestionarios preguntando por la tenencia de embarcación generó inquietud, al interpretarse como un posible cambio de criterio sin una explicación previa clara.



2. Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

A lo largo de la sesión se reclamó de forma insistente mayor control por parte de EKP, señalando que existe una percepción de desatención a las quejas y un desconocimiento del estado real de cada puerto. Se aportaron ejemplos de falta de control documental, como la inexistencia de revisiones de seguros durante años, la permanencia de embarcaciones cuyos titulares han fallecido o la existencia de amarres ocupados por personas que no pagan. Se defendió que estas situaciones deben corregirse mediante avisos formales y, en caso de incumplimiento, con la readjudicación de las plazas.

Otro bloque importante del debate giró en torno al criterio de aprovechamiento máximo de la lámina de agua, que fue ampliamente cuestionado. Se consideró un criterio injusto y generador de desigualdades, al basarse en centímetros y decimales que dejan fuera a embarcaciones prácticamente idénticas, creando lo que algunas personas denominaron “barcos malditos”. Se propuso sustituirlo por un sistema de segmentos o rangos de tamaño, inspirado en modelos como el francés, que aporte mayor estabilidad y evite la picaresca. Se insistió en que las mediciones deben regularse de forma clara, sin margen para interpretaciones interesadas.

En relación con la planificación de los puertos, se propuso diseñar los tamaños de las plazas a partir de las necesidades reales de cada puerto, mediante estudios previos que analicen el tamaño de las embarcaciones demandantes.

Se defendió que, si existe una alta concentración de barcos de una determinada eslora, la oferta debe adaptarse a esa realidad, y se planteó colaborar con asociaciones de amarristas en este diseño. También se apuntó que, si la demanda real es elevada, debería estudiarse la creación de nuevas plazas.

El criterio de localismo generó un debate intenso. Algunas personas defendieron que debe puntuarse, al menos en las listas de espera, mientras que otras recordaron que los puertos no son de titularidad municipal sino comunitaria, y que el derecho al amarre debería extenderse a cualquier persona residente en la CAPV. Sí se compartió, de forma mayoritaria, que al menos el ámbito autonómico debería ser el marco de referencia para este criterio.

Se debatió igualmente sobre la posibilidad de valorar el uso efectivo de la embarcación, aunque se reconoció la dificultad de medirlo objetivamente. Aun así, se expresó frustración al ver embarcaciones en desuso ocupando plazas durante años. Se propuso establecer plazos y obligaciones de uso y mantenimiento, con normas claras e inspecciones periódicas, así como explorar nuevas formas de uso, como embarcaciones compartidas o en alquiler, siempre bajo control público.

La sesión incorporó una reflexión crítica sobre la aplicabilidad de la normativa actual, señalando que puede funcionar en puertos nuevos pero genera conflictos en puertos históricos, donde cada instalación tiene su propia idiosincrasia.



2. Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

Se alertó sobre la falta de seguridad jurídica, especialmente en embarcaciones de gran eslora, donde inversiones muy elevadas quedan sometidas a licitaciones periódicas sin garantías de continuidad. Esta preocupación se vinculó también a la pérdida de patrimonio marítimo, expresando el temor a convertir los puertos en espacios desvinculados de su identidad tradicional.

Finalmente, se abordaron situaciones especialmente problemáticas en Donostia, como la existencia de embarcaciones abandonadas, algunas incluso hundidas, el uso del amarre como medio para obtener beneficios colaterales como tarjetas de aparcamiento, o la falta de rotación debido a la presencia de barcos pequeños de bajo coste que no se renuevan. Se reclamó retirar las embarcaciones abandonadas, convertirlas en plazas disponibles y reforzar el control sobre personas que viven en los barcos sin supervisión. La sesión concluyó con una petición clara de criterios comprensibles, control efectivo y seguridad, que permitan a las personas usuarias saber a qué atenerse y recuperar la confianza en el sistema de gestión portuaria.



2. Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

**ORIO, 24 DE ENERO DE 2026,
11:30 HORAS (2º TURNO).**

La sesión de escucha estuvo atravesada por un amplio consenso en torno a la necesidad de introducir mayor claridad, control y transparencia en la gestión de los amarres y de las listas de espera. Desde el inicio se evidenció un debate abierto en relación con el criterio de empadronamiento, sin unanimidad sobre su aplicación, pero sí una coincidencia general en que debe existir un criterio claro de antigüedad en la lista de espera, entendido como un elemento central para garantizar la equidad y evitar arbitrariedades.

La transparencia en las listas de espera fue uno de los temas más reiterados. Se reclamó conocer el número real de amarres disponibles, sus características y los criterios concretos de adjudicación, señalando que, en ausencia de esta información, se genera una fuerte sospecha sobre cómo se asignan las plazas. Se mencionaron ejemplos de otros territorios, como Valencia, donde las listas son públicas, y se afirmó de forma contundente que, en la situación actual, “las listas de espera son a dedo”. Se propuso que todas las listas estén asociadas, unificadas y publicadas en internet, con actualizaciones frecuentes —incluso mensuales— y con un sistema de información activa para las personas inscritas sobre los cambios que se van produciendo.

En este sentido, se defendió la necesidad de disponer de una lista de espera única, accesible vía web y actualizada en tiempo real, que permita conocer cuántas personas hay realmente esperando y, por tanto, dimensionar adecuadamente el problema. Sin datos fiables, se señaló, no es posible planificar ni adoptar decisiones estructurales. También se propuso pagar una cuota para inscribirse en la lista de espera, como fórmula para filtrar la demanda real y evitar inscripciones sin un interés efectivo.

A lo largo de la sesión se insistió en la necesidad de gestionar mejor los recursos existentes, antes de plantear nuevas ampliaciones. Se defendió la habilitación de puertos secos como alternativa para embarcaciones que solo se utilizan en verano o permanecen fondeadas en boya durante largos periodos. Se reclamó asimismo una mejor gestión de los pantalanes de cortesía, especialmente en puertos como Mutriku, considerando que podrían destinarse preferentemente a personas en lista de espera. En la misma línea, se pidió mejorar la gestión de servicios como seco-agua, especialmente para quienes necesitan realizar reparaciones.



2. Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

Se expresó de forma reiterada una percepción de dejadez y falta de interés por parte de EKP, señalando que existen gestiones difíciles de comprender y una ausencia de control efectivo. Se mencionaron casos de plazas ocupadas de forma irregular, especialmente en Donostia, por personas que no fueron adjudicatarias y que no han abandonado el amarre sin que se haya actuado al respecto. Esta situación fue interpretada como un síntoma de falta de ejecución y control, más que de carencias normativas.

La gestión de las plazas tras el fallecimiento de la persona adjudicataria generó una preocupación específica, denunciándose cambios de titularidad realizados fuera de la norma. Se reclamó que, en estos casos, la plaza revierta a EKP y se readjudique conforme a criterios objetivos. En general, se insistió en que, si las embarcaciones no cumplen la normativa, deben perder el amarre, reclamando agilidad en la adjudicación de las plazas que quedan libres.

Otro bloque relevante del debate giró en torno al criterio de aprovechamiento de la lámina de agua, que fue ampliamente cuestionado. Se consideró que este criterio penaliza a embarcaciones más antiguas y genera desigualdad, defendiendo que el orden de la lista de espera debe ser cronológico, priorizando el tiempo de permanencia en la misma. Se criticó que, bajo el sistema actual, cada persona pueda declarar los metros que quiera, reclamando que las medidas se ajusten estrictamente a la documentación oficial.

Se propuso avanzar hacia sistemas de segmentos o parcelas por rangos, teniendo en cuenta no solo la eslora y la manga, sino también el calado, y regulando de forma unificada el método de medición para eliminar cualquier margen de picaresca.

Se valoró positivamente la posibilidad de crear más pantalanes, especialmente en rías y zonas similares, reconociendo que la náutica es un sector generador de riqueza. Al mismo tiempo, se reclamaron plazas específicas para personas con problemas de movilidad o discapacidad, recordando que esta previsión ya está recogida en los estatutos de EKP. También se defendió la necesidad de valorar el uso efectivo de las embarcaciones, señalando que en puertos como Donostia existen barcos que no salen en todo el año. Se propusieron sistemas de control del uso, incluso mediante herramientas tecnológicas, citando ejemplos de otros países donde el acceso al puerto queda registrado.

En relación con los criterios territoriales, se consideró que el localismo debe tenerse en cuenta, no necesariamente a nivel municipal, pero sí al menos en el ámbito provincial o de la CAPV. Respecto a la duración de las concesiones, se recogieron opiniones diversas sobre si 15 años es poco o mucho, coincidiendo de forma general en que lo relevante es garantizar la rotación efectiva de los amarres y adoptar las medidas necesarias para ello. Se propuso exigir titulación para acceder a un amarre y reforzar los mecanismos para evitar la picaresca.



2. Actas resumen de las sesiones con personas en listas de espera

La sesión dedicó un amplio espacio a la problemática de los barcos abandonados, en mal estado o sin documentación en regla. Se reclamó revisar estas situaciones, establecer toques de atención y, en caso de incumplimiento, retirar las plazas y adjudicarlas a personas en lista de espera. Se propuso definir criterios claros de mantenimiento, con procesos ágiles y plazos concretos, subrayando que los barcos en mal estado suponen un riesgo para el resto de usuarios del pantalán y también un problema ecológico. Se distinguió entre embarcaciones abandonadas y morosas, cuestionando por qué no se actúa con mayor rapidez en estos casos, a pesar del esfuerzo administrativo que ello pueda suponer.

Finalmente, se plantearon demandas vinculadas a la mejora de los servicios portuarios, como la disponibilidad de baños públicos para las personas usuarias. La sesión concluyó con una crítica clara a la gestión, afirmando que, más allá de la necesidad de mejorar la orden, el problema principal reside en la falta de control, ejecución e interés percibido en la gestión, reclamando medidas inmediatas para garantizar un sistema justo, transparente y operativo, en el que nadie pueda acceder a un amarre sin estar en lista de espera y en el que el incumplimiento tenga consecuencias reales.



