ATT: KOLDOBIKA GOITIA MARKUERKIAGA

Portu, Itsas Gai eta Itsasertzeko zuzendaritza

Sarrera erregistro zenbakia E2026008067

Gaia: MEMORIA TÉCNICA PARA LA OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE:

Bizkaibizi – Plentzia

Ubicación: Dos puntos en dominio público marítimo-terrestre (DPMT) de Plentzia

La presente memoria se acompaña del formulario de solicitud debidamente cumplimentado y firmado digitalmente por el Alcalde de Plentzia, D. Aitor Garagarza Cambra, con fecha 15 de septiembre de 2026. En dicho formulario se identifican las coordenadas geográficas exactas de los dos puntos de anclaje objeto de la solicitud:

Punto	Latitud	Longitud	Coordenadas GMS
Punto 1	43.403120	-2.946374	43°24'11.2"N 2°56'47.0"W
Punto 2	43.408579	-2.945512	43°24'30.9"N 2°56'43.8"W

La solicitud se formula al amparo de lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y su Reglamento General de desarrollo (Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre), en su redacción vigente.

2. MEMORIA TÉCNICA

2.1. Dimensiones y superficies ocupadas en DPMT

La instalación proyectada consiste en dos puntos de anclaje para el sistema de bicicleta pública compartida Bizkaibizi, cada uno con una superficie de ocupación de 7 m^2, lo que resulta en una superficie total ocupada de 14 m^2 en dominio público marítimo-terrestre.

Cada punto de anclaje está compuesto por los siguientes elementos:

Elemento	Dimensiones / Características

Anclaje (unidad)	Módulo independiente con cargador integrado (42 V, 3 A C/CV)
Placa base	Elemento de fijación al suelo mediante anclajes mecánicos o químicos
Cimentación	No requiere obra civil ni cimentación (sistema desmontable)
Materiales	Acero y acero inoxidable; ≥30% material reciclado; reciclabilidad ≥95%
Protección	Sistema de gestión de baterías (BMS) con IoT para diagnóstico en tiempo real

El sistema es de naturaleza modular y escalable, lo que permite la instalación, ampliación o desmontaje sin necesidad de obras adicionales. Los anclajes funcionan de forma independiente y están conectados en paralelo, de modo que la avería de uno no afecta al resto.

2.2. Justificación de la necesidad de ocupación del DPMT

La ocupación de dominio público marítimo-terrestre se justifica por razones de interés público y movilidad sostenible, en los siguientes términos:
a) Ubicación estratégica. Por la orografía del municipio de Plentzia, los dos puntos propuestos ocupan emplazamientos clave y accesibles:

- Punto 1: Situado a las faldas del casco histórico y en la entrada del municipio desde el transporte público (metro). Este punto garantiza la intermodalidad entre el ferrocarril metropolitano y el sistema de bicicleta pública, facilitando la movilidad. Se encuentra ubicado en una zona de tránsito peatonal y viario, fuera de las áreas con pendiente del casco histórico
- Punto 2: Situado en el entorno del puerto y la playa, zona de elevada afluencia de usuarios y de conexión con el frente marítimo, donde se localizan la Estación Marítima de Plentzia y las instalaciones deportivas de Arpillao. Se trata de uno de los ámbitos con mayor uso y afluencia de visitantes durante todo el año..

b) Preferencia frente a otras alternativas. Se han evaluado distintas ubicaciones alternativas para la implantación del servicio. No obstante, resulta necesario garantizar una adecuada distancia y complementariedad respecto a las ubicaciones propuestas por el municipio de Gorliz.

Las localizaciones planteadas en Plentzia se consideran coherentes con las previstas en Gorliz, permitiendo dar continuidad al servicio y mantener una

distribución equilibrada de los puntos de implantación. Asimismo, destacan por su mejor conexión con la red de transporte público existente, especialmente con el Metro, y por su capacidad para atender tanto a la población residente como a las personas visitantes.

Además, estas ubicaciones se sitúan en los dos principales polos de atracción del municipio: el casco urbano y el frente litoral, lo que favorece una mayor accesibilidad y una cobertura más eficiente del servicio.

c) Integración en el sistema Bizkaibizi. El proyecto Bizkaibizi 2.0, aprobado por la Diputación Foral de Bizkaia el 12 de febrero de 2026, contempla la extensión del servicio de bicicleta pública a 113 municipios de Bizkaia, incluyendo expresamente Plentzia dentro del ámbito de Uribe Kosta . La instalación de estos dos puntos de anclaje responde a la planificación foral aprobada y se integra en la red supramunicipal de movilidad ciclista.
d) Mínima ocupación y reversibilidad. La instalación ocupa únicamente 7 m^2 por punto y no requiere cimentación ni obra civil. Esto garantiza que, en caso de extinción de la autorización, el espacio público pueda ser restaurado a su estado original sin impacto residual alguno.

2.3. Declaración expresa de cumplimiento de la Ley de Costas
El Ayuntamiento de Plentzia, como solicitante, declara expresamente que el proyecto de instalación de los dos puntos de anclaje para el sistema Bizkaibizi cumple con todos los requisitos y determinaciones establecidos en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (en adelante, LC), y en su normativa de desarrollo, el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas (en adelante, RGC).
En particular:

- Régimen de ocupación. La ocupación se tramita mediante el oportuno título administrativo (concesión o autorización), conforme a lo previsto en los artículos 49 y siguientes de la LC y artículos concordantes del RGC. La ocupación se destinará exclusivamente a los fines previstos en el proyecto, sin que se contemple uso privativo excluyente para el público.
- Canon. El Ayuntamiento asume la obligación de satisfacer el canon de ocupación que corresponda conforme al artículo 84 de la LC y a las determinaciones del RGC. No obstante, se hace constar que el artículo 88.6 de la LC exime del pago de canon de ocupación a las Corporaciones Locales en las concesiones o autorizaciones que se otorguen para la prestación de servicios públicos de su competencia. Dado que el Ayuntamiento de Plentzia actúa como solicitante y que la instalación se destina a un servicio público de movilidad en colaboración con la Diputación Foral de Bizkaia, dicha exención resultaría de aplicación, sin perjuicio de lo que la Administración otorgante determine.

- Servidumbres. La instalación respeta las servidumbres de tránsito y acceso al mar (artículo 27 LC) y de protección (artículo 23 LC), al situarse sobre terrenos ya urbanizados y no interfiriendo con el uso público del litoral.
- Zona de influencia. No se prevén impactos negativos sobre la zona de influencia definida en el artículo 30 de la LC, dado el carácter puntual, reversible y de baja altura de la instalación.
- Prohibiciones. La instalación no incurre en ninguna de las prohibiciones del artículo 32 de la LC (edificaciones no autorizadas, obstrucción de vistas, etc.).
- Restauración del dominio. El Ayuntamiento se compromete a retirar las instalaciones y restaurar el espacio público a su estado original al término de la autorización o concesión, conforme al artículo 91 de la LC.

2.4. Evaluación de los efectos del cambio climático

De acuerdo con lo exigido, se realiza la siguiente evaluación de los posibles efectos del cambio climático sobre los terrenos donde se ubicará la instalación:

a) Marco normativo y de referencia.

La evaluación se enmarca en la Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la Costa Española, aprobada en julio de 2017, que tiene como objetivos incrementar la resiliencia del litoral e integrar la adaptación en la planificación y gestión costera . A escala autonómica, el Plan Territorial Sectorial (PTS) de Protección y Ordenación del Litoral de la CAPV se encuentra en proceso de revisión y adaptación al cambio climático. Su documento de aprobación inicial (julio de 2025) incorpora escenarios climáticos basados en los informes del IPCC y contempla, para el peor escenario (RCP 8.5), una elevación del nivel del mar de hasta 72 cm en el año 2100, así como una reducción del 39% de la superficie de playas y del 75% de las marismas en Euskadi .

b) Identificación de riesgos.

Los principales riesgos asociados al cambio climático en el entorno de Plentzia son:

- Inundación permanente y recurrente por elevación del nivel del mar y pleamares meteorológicas. El PTS señala que ya hoy la pleamar meteorológica alcanza los 2,91 m y que incrementos de 10-15 cm provocan inundaciones recurrentes en zonas costeras .
- Incremento de la erosión costera, especialmente en playas y dunas.
- Mayor frecuencia e intensidad de temporales, con oleaje extremo y vientos intensos.

c) Medidas de adaptación y mitigación adoptadas.

La instalación proyectada incorpora medidas que garantizan su viabilidad incluso bajo escenarios climáticos adversos:

- Materiales resistentes a la corrosión. El acero inoxidable y los recubrimientos empleados cumplen con la norma UNE-EN ISO 9227:2017, garantizando durabilidad frente a la alta humedad y salinidad del ambiente marino.

- Resistencia estructural. Las pruebas realizadas acreditan que la instalación soporta presiones de viento superiores a 1.000 N/m², lo que la hace resiliente frente a temporales intensos.
- Diseño sin cimentación. Al no requerir obra civil ni cimentación, la instalación no interfiere con la dinámica litoral ni con los procesos de erosión o sedimentación. Esta característica facilita además su reubicación rápida en caso de que las condiciones del emplazamiento se vean comprometidas por el retroceso de la línea de costa.
- Reversibilidad total. La instalación puede ser desmontada en un plazo estimado de 60 minutos por dos operarios, permitiendo la restauración inmediata del espacio público. Esta capacidad de retirada rápida constituye en sí misma una medida de adaptación ante eventos climáticos extremos o ante la necesidad de reubicar la infraestructura.
- Baja vulnerabilidad intrínseca. Los equipos electrónicos y las baterías están alojados en el tótem informativo y en los anclajes, con protecciones IP54-IP67 que garantizan su funcionamiento en condiciones de humedad extrema.

d) Conclusión de la evaluación.

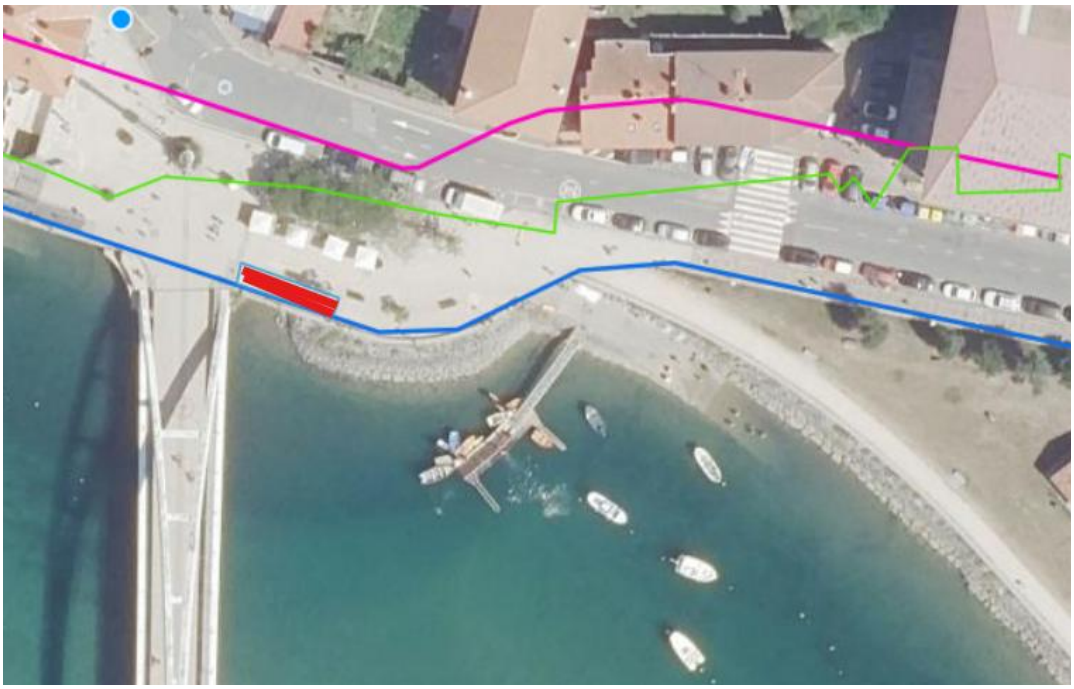
Se concluye que la instalación proyectada presenta una vulnerabilidad baja frente a los efectos del cambio climático, gracias a su diseño modular, materiales resistentes, ausencia de cimentación y capacidad de desmontaje rápido. No se identifican impactos significativos que desaconsejen la ocupación solicitada. Se recomienda, no obstante, que la autorización contemple la posibilidad de reubicación de los anclajes si en el futuro los estudios de seguimiento del PTS del Litoral así lo aconsejaran.

3. PLANOS DE EMPLAZAMIENTO ESPECÍFICO

Se adjuntan como documentación complementaria gollos siguientes planos, elaborados a escala adecuada y georreferenciados:

Punto	Latitud	Longitud	Coordenadas GMS
Punto 1	43.403120	-2.946374	43°24'11.2"N 2°56'47.0"W
Punto 2	43.408579	-2.945512	43°24'30.9"N 2°56'43.8"W

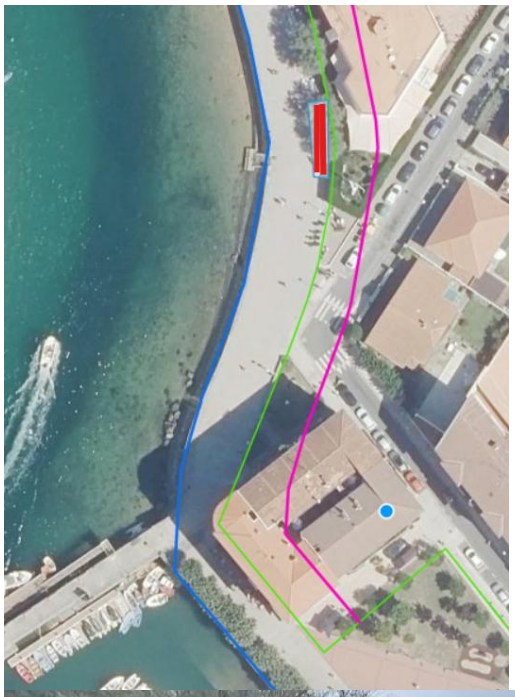
1. Ubicación punto 1:





.

2. Ubicación Punto 2,





3. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

3.1. Marco legal

El artículo 89 del Reglamento General de Costas (RGC) establece, en desarrollo del artículo 84 de la Ley de Costas, el régimen económico-financiero de las

ocupaciones del dominio público marítimo-terrestre. En particular, el artículo 89 del RGC determina que el canon de ocupación se calculará sobre la base del valor del bien ocupado y que, para actividades lucrativas, deberá tenerse en cuenta el retorno financiero que la actividad genere.

3.2. Sujeto pasivo y exención aplicable

El sujeto pasivo del canon sería el Ayuntamiento de Plentzia, como titular de la autorización o concesión solicitada. No obstante, procede invocar la exención prevista en el artículo 88.6 de la Ley 22/1988, de Costas, según el cual:

«Las Comunidades Autónomas y las Corporaciones Locales estarán exentas del pago de canon de ocupación en las concesiones o autorizaciones que se otorguen para la prestación de servicios públicos de su competencia.»

Dado que:

- El solicitante es una Corporación Local (Ayuntamiento de Plentzia).
- La actividad a desarrollar (servicio de bicicleta pública compartida Bizkaibizi) constituye un servicio público de movilidad de titularidad municipal o supramunicipal, prestado en el ámbito de las competencias locales de transporte y movilidad sostenible.
- El servicio se enmarca en el proyecto foral Bizkaibizi 2.0 aprobado por la Diputación Foral de Bizkaia .

Se concluye que resulta de aplicación la exención de canon prevista en el artículo 88.6 de la LC, sin perjuicio de las determinaciones que la Administración otorgante estime oportunas.

4.3. Estudio de rentabilidad y retorno financiero

Aun siendo de aplicación la exención, se aporta a continuación el análisis de retorno financiero del servicio, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 89 del RGC y en aras de la transparencia y justificación económica de la ocupación.

a) Ingresos estimados.

El sistema Bizkaibizi genera ingresos por:

- Abonos anuales o mensuales de usuarios.
- Tarifas por uso ocasional (por viaje o por tiempo).
- Posibles subvenciones o aportaciones forales/municipales para el mantenimiento del servicio.

Para el conjunto del sistema foral, la inversión total prevista para Bizkaibizi 2.0 es de 3,8 millones de euros anuales, que incluye flota, estaciones, mantenimiento y operación, con un coste de 22 millones de euros en los primeros cinco años . Los ingresos por uso (abonos y tarifas) reducen el coste neto para la Diputación, garantizando la viabilidad económica del sistema a medio y largo plazo .

Para los dos puntos de Plentzia, se estima una contribución proporcional a los ingresos del sistema, si bien su carácter de servicio público y su función de intermodalidad (conexión con metro en Punto 1) aconsejan valorar el beneficio social (externalidades positivas en movilidad, salud y medio ambiente) como

componente fundamental del retorno, más allá del estricto retorno financiero directo.

b) Costes de explotación.

Los costes asociados a los dos puntos incluyen:

- Mantenimiento preventivo y correctivo de anclajes y tótem.
- Consumo eléctrico de los cargadores (42 V, 3 A por anclaje; potencia contratada estimada: 1,5 kW para estaciones de 1-10 anclajes).
- Limpieza y conservación del entorno.
- Reposición de bicicletas y gestión del servicio.

c) Evaluación de la rentabilidad neta.

Dada la naturaleza de servicio público del proyecto y la exención de canon aplicable, la evaluación de rentabilidad neta debe entenderse en términos sociales, no estrictamente mercantiles. El proyecto contribuye a:

- Reducción de emisiones de CO_2 por desplazamiento de modos motorizados.
- Mejora de la salud pública por fomento de la movilidad activa.
- Integración modal con el transporte público (metro en Punto 1).
- Dinamización del comercio local en casco histórico y frente litoral.

d) Canon de ocupación (en su caso).

Si la Administración otorgante no apreciara la exención del artículo 88.6 LC, el canon se calcularía conforme a las reglas del artículo 89 RGC, atendiendo a:

- Base imponible: valor del bien ocupado (14 m^2 de DPMT), determinado según criterios de mercado y uso similar en el término municipal.
- Tipo de gravamen: el establecido en la normativa de aplicación.

A los solos efectos de estimación, y tomando como referencia valores de terrenos de uso comercial o dotacional en Plentzia, la ocupación de 14 m^2 tendría un valor de base imponible reducido, resultando un canon anual de escasa cuantía en relación con los beneficios sociales del servicio.

5. CONCLUSIÓN

La presente memoria justifica técnica, jurídica y económicamente la ocupación de 14 m^2 de dominio público marítimo-terrestre en el municipio de Plentzia para la instalación de dos puntos de anclaje del sistema de bicicleta pública Bizkaibizi, conforme a los siguientes extremos:

1. La instalación es modular, reversible y no requiere cimentación, ocupando superficies mínimas (7 m^2 por punto).
2. Existe interés público en la ocupación, derivado de la necesidad de dotar de infraestructura de movilidad sostenible a dos emplazamientos estratégicos: acceso al casco histórico y entrada desde metro (Punto 1), y zona de puerto y playa (Punto 2).
3. El proyecto cumple expresamente con la Ley 22/1988, de Costas, y su Reglamento General de desarrollo.

4. La evaluación de cambio climático concluye que la instalación presenta vulnerabilidad baja y dispone de medidas de adaptación (materiales resistentes, reversibilidad, ausencia de cimentación).
5. El estudio económico-financiero invoca la exención de canon del artículo 88.6 LC por tratarse de una Corporación Local y un servicio público, sin perjuicio del análisis de retorno financiero y social aportado.
6.

Por todo lo anterior, se solicita la otorgación de la correspondiente autorización o concesión para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre en los términos descritos.

Adeitasunez,

Aitor Garagarza Cambra

Plentziako Alkatea

Digiltalki sinatua

[redacted] AITOR GARAGARZA (R: P4809000E)

Firmado digitalmente por [redacted] AITOR GARAGARZA (R: P4809000E)
Fecha: 2026.10.05 16:50:17 +02'00'

Plentzian 2026eko urriaren 5ean