

1

Antecedentes y Marco Jurídico

1	El Plan Director	1.1
2	Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao	1.3
3	Marco legal existente	1.3
4	Alcance y vigencia del Plan Director	1.5
	4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas	1.5
	4.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.5
	4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director	1.5
5	Reseña histórica del aeropuerto	1.6

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

1 El Plan Director

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Generales Aeroportuarios están en evolución, y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.

En este sentido, el Plan Director es una **herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria** y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En él se plantean las actuaciones a realizar para:

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena SME, S.A. para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

El R.D. 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres. Establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en dicho Real Decreto, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

La Zona de Servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas son las siguientes: 1. "Subsistema de Movimiento de Aeronaves"; 2. "Subsistema de Actividades Aeroportuarias", con sus correspondientes zonas funcionales y 3. "Zona de Reserva Aeroportuaria".

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelo, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:

- Zona de Pasajeros.
- Zona de Carga.
- Zona de Apoyo a la Aeronave.
- Zona de Servicios.

- Zona de Aviación General.
- Zona de Abastecimiento.
- Zona de Actividades Complementarias.

3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo.

En él se determinarán las necesidades, con el grado de detalle acorde a cualquier estudio de planificación a largo plazo, en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en los horizontes de estudio definidos, y siempre garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en su entorno, todo ello asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones. Es importante destacar que en la demanda y en la determinación de necesidades influyen tanto el volumen de pasajeros y operaciones, como la propia evolución y tipología del tráfico, la caracterización de pasajeros, compañías y aeronaves que pudieran operar en un futuro en el aeropuerto.

Este documento estratégico de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible tendrá por objeto último la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto. La cual comprenderá todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

Así pues, como instrumento de planificación, que no de inversiones, el Plan Director habilita el desarrollo y ejecución de futuras actuaciones y dado que los horizontes de estudio del Plan Director se basan en la demanda prevista pero no se ligan a años concretos, las actuaciones propuestas estarán en todo momento ligadas a la materialización de la demanda de tráfico, y no a un horizonte temporal concreto. Un seguimiento detallado posterior de la evolución del tráfico podría determinar que el desarrollo de determinadas actuaciones pudiera ser retrasado o adelantado respecto al horizonte de necesidad originalmente identificado.

Finalmente y en función de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, se programarán en el correspondiente documento de regulación aeroportuaria con el grado de detalle conveniente las inversiones necesarias, que no tienen por qué ser necesariamente las planteadas en el mismo de forma íntegra, pudiendo surgir además otras nuevas. Para toda nueva inversión se comprobará su compatibilidad con el Plan Director en términos de zonificación, ordenación y evaluación ambiental.

2 Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Bilbao, definiendo y ordenando los diferentes subsistemas que lo integran y estructuran conforme a su funcionalidad interdependiente, buscando un equilibrio armónico y eficiente de la actividad global aeroportuaria y garantizando su desarrollo y expansión futuros.

Conforme a esto, los criterios de diseño adoptados para el Aeropuerto de Bilbao son:

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobra y estacionamiento, se diseñará para las horas punta de tráfico comercial definidas para los horizontes de estudio considerados dentro del Desarrollo Previsible.
- El Área de Accesos se diseñará para las horas de máxima afluencia de pasajeros. Igualmente, el Área de Aparcamiento se diseñará con el mismo criterio anterior.
- El Edificio Terminal de Pasajeros y sus diversas dependencias se diseñarán atendiendo a los criterios establecidos por IATA en el ADRM 10th. Aena SME, S.A. ha considerado como parámetros estándar para sus instalaciones los correspondientes a niveles de calidad de servicio óptimo establecidos para la hora de diseño de cada horizonte de estudio del Desarrollo Previsible.
- El resto de las zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se diseñarán conforme a las necesidades que la demanda de tráfico fije para cada una de ellas, teniendo en cuenta las características y tipología del aeropuerto en estudio.

El “Artículo 7. Revisión, modificación y actualización de los Planes Directores” del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, impone la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, como es el caso del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao.

Según establece el artículo 4 del citado Real Decreto, el Plan Director contendrá el estudio de las magnitudes económicas, a nivel de planificación y estudio coste-beneficio económico y social de la propuesta”. Este estudio coste-beneficio económico y social se incluye en el Documento IV del presente Plan Director.

3 Marco legal existente

La normativa de aplicación a que se encuentra sujeto este Plan Director, es la siguiente.

- Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.

- Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la “Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio”, que desarrolla lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, contemplando la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

- Decreto 584/1972 de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas modificado por Decreto 2.490/1974, de 9 de agosto, Decreto 1844/1975, de 10 de julio y Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el Real Decreto 1541/2003 de 5 de diciembre.

- Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el R.D. 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
- Ley 55/1999 de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el Apartado 4 de su Artículo 63, sobre Modificación de la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, que deroga tanto la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, como el R.D. Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.
- Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Reglamento (UE) 139/2014, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (CE) nº 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) nº 552/2004 y (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo.

De acuerdo con el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996 de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las “Zonas de Servicio de los Aeropuertos de Interés General, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio”.

Se establece, de igual modo, en la citada ley, la calificación de “Sistema General Aeroportuario” para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán “incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general”.

Es, por tanto, objeto de este Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilidad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último, la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

El Plan Director del Aeropuerto de Bilbao vigente fue aprobado mediante Orden Ministerial el 17 de julio de 2001 y publicado en el BOE número 188 con fecha 7 de agosto de 2001.

En el año 2011, mediante la Orden FOM/1859/2011, de 6 de junio, se modifica la delimitación de la Zona de Servicio del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao, aprobado por Orden de 17 de julio de 2001.

4 Alcance y vigencia del Plan Director

4.1 Planeamiento y actuaciones urbanísticas

De acuerdo con lo establecido en el artículo 166 de la Ley 13/1996 de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social y el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, el planeamiento urbanístico deberá clasificar a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director como Sistema General Aeroportuario destinado únicamente al uso de aeropuerto, y no podrá incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

En aplicación de la citada normativa y al Artículo 29 del Real Decreto 297/2013 de 26 de abril, el planeamiento urbanístico y las autoridades competentes en materia urbanística no podrán aprobar instrumentos de planeamiento o ejecución ni autorizar usos u obras en el ámbito de la zona de servicio aeroportuario o en zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas que puedan interferir o perturbar el ejercicio de las competencias del Estado en materia de aeropuertos de interés general. Las construcciones, edificaciones, instalaciones, usos y actividades existentes se regirán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable. En el punto III.7 del presente Plan, "Compatibilidad del entorno con el aeropuerto" se incluyen los criterios en relación con las condiciones de uso de los predios.

Con carácter de recomendación, el Plan Director establece unas Áreas de Cautela Aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas. Se recomienda que dicho suelo se clasifique como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras o denominación similar, ya que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del aeropuerto.

4.2 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, Decreto 584/1972 de 24 de febrero y Real Decreto 297/2013 de 26 de abril, de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.

De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social, en los planos nº 5.1, 5.2 y 5.3 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao, tanto las establecidas en el Real Decreto 370/2011 de 11 de marzo, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

4.3 Vigencia, revisión y actualización del Plan Director

El Plan Director mantendrá su vigencia hasta tanto no entre en vigor otro que lo sustituya o se apruebe su revisión de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre. El Plan se revisará siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

Se considera que revisten carácter sustancial aquellas modificaciones con arreglo a lo establecido en el artículo 7, apartado 2 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director son de naturaleza estrictamente aeroportuaria, pudiendo estar sujetas a modificaciones que no supondrán la revisión del contenido del mismo siempre que no se considere que revisten carácter sustancial de acuerdo con lo establecido en este apartado.

La aprobación o modificación del planeamiento especial aeroportuario y la ejecución de obras o actuaciones aeroportuarias, que supongan modificación sustancial del contenido del Plan Director, exigirá la revisión del mismo con arreglo a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre.

Corresponde a la autoridad aeronáutica competente determinar en cada caso cuándo las alteraciones del contenido del Plan Director constituyen modificación sustancial del mismo.

5 Reseña histórica del aeropuerto

Tras diferentes experiencias aeronáuticas en la provincia de Vizcaya, en octubre de 1927 comienzan las gestiones para el establecimiento de un aeropuerto en Bilbao, propiciadas por el Sindicato de Fomento. Se crea así una Junta Provincial que realiza estudios sobre el posible emplazamiento del aeropuerto. No será hasta 1936 cuando la Dirección General de Aeronáutica conceda la autorización para instalar un aeropuerto en Sondika. Ahora bien, las deficiencias de las que adolece esta ubicación hacen que el aeropuerto no sea considerado de interés general.

Durante la guerra civil, comienzan las obras pero en este período y hasta junio de 1937, será utilizado como base de actividades aéreas militares. En 1938, empieza la segunda fase de desarrollo del aeropuerto. La diputación reanuda las gestiones con el gobierno para modificar el primitivo proyecto de 1936 y consigue la autorización para redactar un nuevo proyecto que será aprobado por la Dirección General de Infraestructura.

En 1940, se decide de común acuerdo con los organismos locales afectados ubicar un aeropuerto civil en Sondika. Las obras se desarrollarán con lentitud, hasta el 19 de septiembre de 1948, momento en el que se abre el aeropuerto al tráfico diurno con el establecimiento por Aviación y Comercio, S.A. de una línea con Madrid. Dos años más tarde, entra en funcionamiento el edificio terminal y recibe el nombre de Carlos Haya, reconocido piloto bilbaíno. El aeropuerto cuenta, en esos momentos, con una pista asfaltada, la 11-29 (de 1.440 por 45 metros), otra de terreno natural (de 1.500 por 150 metros), una calle de rodaje, un edificio terminal de pasajeros, una torre de control, un radiofaro, un goniómetro y también con servicios de policía, correos, meteorología, sanidad, combustibles y teléfonos. En 1955, se construye una calle de rodaje que une la pista con el estacionamiento y el edificio terminal, al igual que una plataforma de 124 por 60 metros, un hangar para el Real Aeroclub de Vizcaya y las instalaciones fijas de Campsa.

Entre 1964 y 1965, se instala un sistema de aterrizaje instrumental ILS y un radar meteorológico para la detección de tormentas; se amplía la pista hasta los 2.000 metros y la plataforma hasta los 12.000 metros cuadrados. En 1975, se pavimenta la pista cuya orientación pasa a ser 10-28 debido al cambio de declinación magnética. En 1977, se amplía el estacionamiento y se construye una calle de enlace al tiempo que se instala un sistema ILS. Se inaugura este año la pista 12-30, de 2.600 metros de longitud y, al siguiente año, se clasifica el aeropuerto como de primera categoría.

Ilustración 1.1.- Aeropuerto de Bilbao



En la década de 1980, entra en servicio el sistema de aterrizaje por instrumentos ILS en la pista 10-28; se amplían el centro de emisores, el edificio terminal de pasajeros y su estacionamiento; también se construyen el edificio contra incendios y el edificio terminal de carga.

En 1996, se construye una nueva calle de rodaje con dos salidas rápidas y una nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves. En mayo de 1999, se pone en servicio la nueva Torre de Control, que permite una visión más centrada del campo de vuelos a la vez que facilita la operación aeroportuaria. El 19 de noviembre de 2000, se inaugura la nueva área terminal en la zona norte. Ésta está compuesta por el nuevo Edificio Terminal, de 32.000 metros cuadrados de superficie, y por el aparcamiento, de 95.000 metros cuadrados y con 3.000 plazas de aparcamiento, así como por la plataforma norte para aparcamiento de las aeronaves, que sirve de soporte a la nueva área terminal.

El 2 de abril de 2003 se ponen en servicio la ampliación de la calle de rodaje de acceso a la cabecera 12, la salida rápida/acceso a la pista 10/28 y el by-pass de acceso a la cabecera 30, que disminuyen los tiempos de ocupación en pista y de rodaje hasta plataforma. Esta actuación produce una mejora medioambiental puesto que las aeronaves, en la maniobra de aterrizaje y frenado, utilizarán menos la reversa.

En febrero de 2006 se inaugura la nueva zona comercial, con lo que la superficie comercial se amplía en 300 metros cuadrados.

Ilustración 1.2.- Torre de control actual



Por otra parte, y debido a la importancia de los temas medioambientales y las implicaciones que las actividades aeronáuticas y aeroportuarias pueden tener en ellos, en el Aeropuerto de Bilbao se ha implantado un Sistema de Gestión Medioambiental (SGM). Este sistema permite el estudio riguroso, documentado y coordinado de cada uno de los aspectos medioambientales que se derivan de las actividades desarrolladas en el aeropuerto, a la vez que determina los aspectos que tienen o pueden tener un impacto significativo en el medio ambiente. De este modo se pretende prevenir, o al menos minimizar, los impactos ambientales que se produzcan en límites aeroportuarios y que, puedan ocasionar sobre su entorno.

El sistema está basado en la Norma UNE-EN ISO 14001:1996, y ha sido auditado por la entidad certificadora AENOR en julio de 2004.

La implantación del Sistema de Gestión Medioambiental permite garantizar a las partes interesadas el cumplimiento de la legislación medioambiental vigente.

Asimismo, el Aeropuerto de Bilbao fue certificado, en base al Reglamento (UE) 139/2014, el 26 de noviembre de 2015.

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO