

Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante

1	Información territorial y urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos	III.4
1.1	Introducción	III.4
1.2	Legislación Sectorial	III.4
1.3	Normativa Estatal. Ley del Suelo	III.7
1.4	Normativa Autonómica	III.7
2	Red de accesos al Aeropuerto. Planes de infraestructuras del Estado. Comunidad Autónoma y Administración Local. Intermodalidad	III.18
2.1	Introducción	III.18

2.2	Planes de infraestructuras de transporte de la Unión Europea	III.19
2.3	Planes de infraestructuras de transporte estatales	III.22
2.4	Planes de infraestructuras de transporte de la Comunidad Autónoma y la Administración local	III.26
2.5	Actuaciones propuestas	III.31
2.6	Red de accesos al aeropuerto	III.35
2.7	Intermodalidad	III.37
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.40
3.1	Introducción	III.40
3.2	Datos generales del aeropuerto	III.41
3.3	Servidumbres del aeródromo	III.43
3.4	Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.43
3.5	Servidumbres de la operación de aeronaves	III.44
3.6	Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 370/2011	III.45
3.7	Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes	III.45
4	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.47
4.1	Introducción	III.47
4.2	Datos generales del aeropuerto	III.48
4.3	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.49
4.4	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.50
4.5	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.50
4.6	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.51
4.7	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual	III.52
5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.54

5.1	Introducción	III.54
5.2	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.55
5.3	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.55
5.4	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.56
5.5	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.56
5.6	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo y radioeléctricas del desarrollo previsible	III.56
6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.58
6.1	Preámbulo	III.58
6.3	Resultados	III.61
6.4	Propuesta de Servidumbre Acústica	III.65
7	Compatibilidad del aeropuerto con su Entorno	III.66
7.1	Preámbulo	III.66
7.2	Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios	III.67
7.3	Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios	III.69
8	Áreas de Coordinación	III.69

ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE

1 Información territorial y urbanística. Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos

1.1 Introducción

El aeropuerto constituye una pieza esencial en el sistema de comunicaciones del territorio donde se instala. Es un intercambiador multimodal de transporte, tridimensional, con gran consumo de espacio, que se integra como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio. El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, indispensables para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

El Sistema General Aeroportuario, cuya competencia reside en la Administración General del Estado, puede verse afectado por las actuaciones de otros niveles de la Administración: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de la Administración Autonómica y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

El sector de la navegación y transporte aéreo tiene una normativa específica, la cual permite la coordinación e integración del aeropuerto y las instalaciones de Navegación Aérea con su entorno circundante.

El estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexiones de redes, sistemas de información a pasajeros, etc), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

1.2 Legislación Sectorial

La normativa básica de aplicación relativa a la Navegación Aérea y transporte aéreo está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, del transporte aéreo, las competencias del espacio aéreo, su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas, y la Ley 5/2010, de 17 de marzo (BOE nº 67, de 18 de marzo), que modificó la anterior ley con el objeto de incorporar la más reciente normativa internacional y comunitaria.

Asimismo, la Ley de Navegación Aérea contiene las disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos, todo ello sometido a la jurisdicción militar hasta la reorganización de la Administración del Estado mediante el Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, por el que, al reestructurar la Administración General del Estado, se creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa. Una disposición posterior, el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.

El artículo 149.1.20 de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de "*interés general*". El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, modificado por el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, fija los criterios para calificar los aeropuertos de interés general.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de Fomento), creándose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que más tarde fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, mediante el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio; asimismo, el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, definió el régimen estatutario por el que se regiría la Entidad Pública Empresarial. Posteriormente, el artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, definió la adaptación de dicha sociedad a la Ley 6/1997, de 14 de abril.

Mediante el Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre, modificado por Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, se establece un nuevo modelo de gestión de los aeropuertos de interés general, que pasa por la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., a la que atribuye el conjunto de funciones y obligaciones que ejerce la Entidad Pública Empresarial (Aena) en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualquier otro que la normativa nacional o internacional atribuya al gestor aeroportuario, en relación a la red de aeropuertos y helipuertos gestionada por Aena.

Según el citado Real Decreto Ley, el Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 acordó la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., y el 3 de junio de 2011 aprobó que Aena Aeropuertos, S.A. empezara a funcionar de manera efectiva a partir del 8 de junio de 2011.

A su vez, la Orden Ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio (BOE nº 136, de 8 de junio de 2011), acordó el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por parte de Aena Aeropuertos, S.A.

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, aprueba el cambio de denominación de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), que pasa a denominarse ENAIRE, así como de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., que pasa a denominarse Aena, S.A.

Dicha ley precisa el régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones, de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

La planificación de los aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social -modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 52 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en su actual redacción, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos de interés general.

La normativa recoge dos figuras para la planificación aeroportuaria: el Plan Director, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias; y el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicha normativa establece, entre otras disposiciones, que *“Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*, por lo que una vez aprobado y delimitado el ámbito de Zona de Servicio Aeroportuario por el Plan Director, dichos instrumentos generales de ordenación urbana deberán recogerlo en su ordenación.

Asimismo, se recogen los aspectos de tramitación de ambos planes. También determina que las obras realizadas por Aena en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Con independencia de la normativa referida a la planificación de los Sistemas Generales Aeroportuarios, y para la coordinación con el entorno, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial, lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas.

En esencia, las servidumbres aeronáuticas tienen como objeto garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea, lo que conlleva limitaciones al desarrollo urbanístico, tanto del entorno del aeropuerto como del entorno de las instalaciones de ayudas a la navegación aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 55/1999, sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre, y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo), así como el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, establecen tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto.

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Bilbao sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por el Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo (BOE nº. 77 de 31 de marzo). Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y su entorno, así como a las maniobras de operación de aeronaves actualmente establecidas, por lo que se revisarán, en caso de ser necesario, según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil.

En cuanto a las servidumbres acústicas, han quedado incorporadas junto con las aeronáuticas a través del artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE nº 312, de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por la que se añade una disposición adicional a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.

La Disposición Adicional Única de la citada Ley 48/1960, establece que *“El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.”*

Por otro lado, la Ley 37/2003 de 17 de noviembre de 2003, de Ruido, establece en su artículo 10 la delimitación de las zonas de servidumbres acústicas mediante mapas de ruido, y en sus Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera, la competencia de la Administración General del Estado en la determinación de estas servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, y de la calidad de vida en el entorno del aeropuerto.

En su normativa de desarrollo (Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas), se recoge la delimitación de las áreas acústicas atendiendo al uso predominante del suelo, y la regulación de las servidumbres acústicas. Además, se prevé que los instrumentos de planificación territorial y urbanística incluyan la zonificación acústica, requiriendo informe *preceptivo* del órgano sustantivo de la infraestructura.

1.3 Normativa Estatal. Ley del Suelo

Mediante el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que regula para todo el territorio estatal, las condiciones básicas que garantizan:

- a) La igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, relacionados con el suelo.
- b) Un desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de las actuaciones que conducen a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, cuando sean necesarias para asegurar a los ciudadanos una adecuada calidad de vida y la efectividad de su derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

Asimismo, establece las bases económicas y medioambientales del régimen jurídico del suelo, su valoración y la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas en la materia.

El objetivo final se centra en evitar el fraccionamiento de las disposiciones que recogen la legislación estatal en la materia, excepción hecha de la parte vigente del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tiene una aplicación supletoria salvo en los territorios de las Ciudades de Ceuta y Melilla y, en consecuencia, ha quedado fuera de la delegación legislativa por cuya virtud se dicta este Real Decreto Legislativo.

1.4 Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1. 3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas han mantenido un constante proceso legislativo en esas materias, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

Teniendo en cuenta que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril otorgó a los municipios la competencia en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

La Comunidad Autónoma del País Vasco posee competencia legislativa en materia de ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el artículo 10 de su Estatuto de Autonomía de 1979, por lo cual, en materia de ordenación territorial, la potestad legislativa corresponde al Parlamento del País Vasco, mientras que la potestad reglamentaria y la función ejecutiva corresponden al Gobierno del País Vasco.

Las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, redactadas y tramitadas al amparo de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco fueron aprobadas definitivamente mediante el Decreto 28/1997, de 11 de febrero y publicadas en el Boletín Oficial del País Vasco nº 29 el 12 de febrero de 1997. En dichas Directrices se establecen los ámbitos para la redacción de los Planes Territoriales Parciales entre los que se encuentra el Bilbao Metropolitano.

Los Planes Territoriales Parciales (PTP) son el instrumento de ordenación territorial que aporta criterios urbanísticos y territoriales complementarios a las referidas Directrices, que permitan un más ajustado desarrollo de los planes de ámbito municipal y que garanticen mayor coherencia territorial en la formulación de los Planes Territoriales Sectoriales. El Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano se aprobó definitivamente mediante el Decreto 179/2006, de 26 de septiembre (BOPV nº 212, de 7 de noviembre).

Por su parte, los Planes Territoriales Sectoriales (PTS) se elaboran por los diversos departamentos del Gobierno Vasco con competencias en la incidencia territorial, y desarrollan las Directrices de Ordenación Territorial. En algunos casos se encuentran aprobados (PTS de Carreteras de Álava, PTS de Ordenación de los márgenes de ríos y arroyos, PTS General de Carreteras, PTS de la Red Ferroviaria CAPV, etc.).

En el marco de la Ley 4/1990, se aprueba el Decreto 90/2014, de 3 de junio, sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

La Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo del País Vasco (BOPV nº 138, de 20 de julio), modificada por la Ley 2/2014, de 2 de octubre, recoge la función pública del urbanismo que tiene por objeto la ordenación, programación, dirección, supervisión, control y, en su caso, ejecución de:

- a) La utilización o el uso del suelo.
- b) La transformación urbanística del suelo mediante la ejecución de la ordenación urbanística que se materializa en su urbanización y edificación.
- c) La construcción y la edificación.
- d) El uso, la conservación y la rehabilitación de construcciones.

La Ley 2/2006 se encuentra desarrollada por en el Decreto 123/2012, de 3 de julio, de estándares urbanísticos (BOPV nº 143, de 23 de julio) y el Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes (BOPV nº 118, de 23 de junio).

1.4.1 Escala Estatal. Planeamiento Sectorial

Mediante Orden Ministerial de 17 de julio de 2001 (publicada en BOE nº 188, de 7 de agosto de 2001), se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Bilbao, delimitando la zona de servicio del citado aeropuerto y proponiendo un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiriendo al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista hasta el año 2020.

Asimismo, perseguía la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, previendo los espacios para las actividades y servicios que garantizaran una oferta que potenciara el aeropuerto como única puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y, por último, la máxima reducción del impacto medioambiental que generara sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Artículo 7. Revisión de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que se deberán revisar

los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

Así mismo, la Orden FOM/1859/2011, de 6 de junio, modifica en una pequeña superficie la delimitación de la zona de servicio del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao (BOE nº 159, de 5 de julio), con el objeto de redefinir el límite del sistema general del aeropuerto en su extremo sureste, con el fin de mejorar la configuración urbanística de la zona.

1.4.2 Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

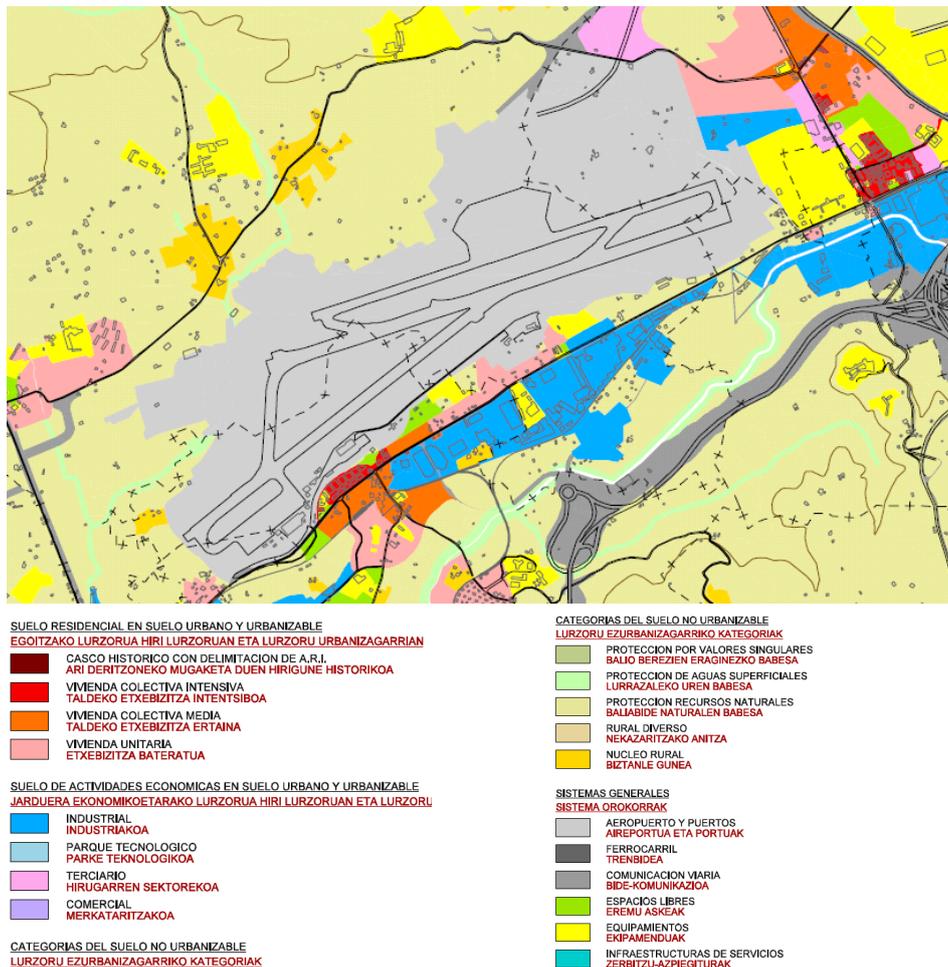
Conforme a lo establecido en la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio, las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobadas definitivamente por el Parlamento Vasco mediante Decreto 28/1997, de 11 de febrero, se constituyen en el marco general de referencia para los instrumentos de ordenación territorial, planes urbanísticos y actividades de la Administración Pública con incidencia en el territorio de la CAPV. Siendo sus funciones: a) formular el conjunto de criterios y normas que orienten y regulen los procesos de asentamiento en el territorio de las distintas actividades económicas y sociales; b) construir un marco de referencia en cuanto a la ordenación y al uso de los espacios y del territorio, para la formulación y ejecución de las políticas sectoriales de las distintas Administraciones Públicas que hayan de actuar sobre el territorio de la Comunidad Autónoma.

Uno de los objetivos principales de las Directrices, en cuanto al desarrollo de las infraestructuras en la Comunidad Autónoma, es potenciar el Sistema Aeroportuario Vasco estableciendo una oferta coordinada que derive de la especialización y complementariedad de sus distintos aeropuertos.

Establecen unas determinaciones orientativas para las Administraciones Sectoriales, tanto si su actuación es directa como si lo es a través de Planes Territoriales Sectoriales.

Actualmente, se encuentra en fase de tramitación el documento de revisión de las directrices de Ordenación Territorial, aprobado provisionalmente mediante la ORDEN de 21 de noviembre de 2018, del Consejero de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda.

Ilustración III.2.- DTP Bilbao Metropolitano. Sistemas Generales



En consecuencia, el planeamiento territorial y municipal resulta vinculado al PTP del Bilbao Metropolitano, a cuyo contenido deberán adaptarse y servir de referencia en orden a la interpretación y aplicación de sus determinaciones. Las categorías de ordenación definen, entre otros aspectos, los distintos grados de protección del medio físico, modos de intervención en la ordenación de suelo, sistemas de infraestructuras y compatibilización de planeamientos, entre otros aspectos.

El Plan Territorial Parcial (PTP), en la primera de sus disposiciones finales, expresa que, en su condición de instrumento de planeamiento jerárquicamente superior, a tenor de lo establecido en la Ley de Ordenación del Territorio, vinculará en sus propios términos a los instrumentos de planeamiento sectoriales y municipales establecidos por la legislación urbanística vigente y de aplicación.

1.4.3 Escala Local. Planeamiento Municipal

La Zona de Servicio del Aeropuerto de Bilbao, se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Derio, Loiu, Sondika, Erandio y Zamudio.

Término municipal de Derio

Las Normas Subsidiarias de Derio han sufrido múltiples modificaciones relativas a su Normativa Urbanística. Tras informe de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco (C.O.T.P.V.), y los correspondientes informes sectoriales, se emitió la Orden Foral n 684/2001, de 31 de octubre, que suspendía la aprobación definitiva de las Normas Subsidiarias de Derio (1ª revisión), previamente presentadas, en base a deficiencias que debían ser subsanadas.

Posteriormente, mediante la Orden Foral 260/2003, de 20 de marzo, del Departamento de Urbanismo (BOB nº 77, de 24 de abril) se suspendía de nuevo la Normativa Urbanística, presentada a raíz de la Orden Foral n 684/2001, por defectos advertidos en ciertos sectores. Finalmente, se declaraba la ejecutoriedad de las Normas Subsidiarias de Derio (2ª revisión) el 4 de junio de 2004, y se publicaba en el Boletín Oficial de Bizkaia (BOB) nº 123, de 29 de junio de 2004.

Por último, en 2007 se tramitó una Modificación de las NNSS, aprobada por Orden Foral 505/2007 de 30 de marzo, que excluía del Sistema General de Comunicaciones-Aeropuerto unos terrenos (aprox. 2.300 m²), que se incorporaban al Sector industrial "Ganbe Bekoa". Esta modificación, que incumplía el Plan Director, fue informada desfavorablemente por la Dirección General de Aviación Civil, siendo finalmente admitida e incorporada mediante la Modificación del ámbito del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao, aprobada por Orden FOM/1859/2011, de 6 de junio (BOE nº 159, de 5 de julio). Dicha modificación se consideró viable por no afectar a la estructura del aeropuerto ni a su funcionalidad.

Las Normas Subsidiarias califican la Zona de Servicio Aeroportuaria como Sistema General de Comunicaciones - Aeropuerto y lo recogen en el Artículo 152 de sus Normas Urbanísticas.

Establece que sus parámetros urbanísticos se determinarán en el correspondiente Plan Especial que deberá regular estos suelos conjuntamente con los de otros municipios que están vinculados a las instalaciones del aeropuerto y que forman parte de este Sistema General de Comunicaciones.

Así mismo, recoge como usos autorizados los propios de la actividad aeroportuaria, siendo de aplicación la legislación sectorial correspondiente.

constructiva sobre edificaciones existentes que pueda dar lugar a un incremento del número de personas residentes quedando igualmente prohibidos dentro de las zonas afectadas los usos dotacionales educativos y sanitarios.

- La Zona de Cautela Aeroportuaria, recogida en el Artículo 152 de las NNUU, incluye las áreas definidas por el Plan Director con objeto de reservar dichos suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeroportuarias. Establece que cualquier posible actuación que se vaya a llevar a cabo dentro de la zona de «Cautela Aeroportuaria» se hará de forma consensuada con AENA.

Término municipal de Sondika

La 1ª Revisión de las Normas Subsidiarias de Sondika se aprueba por Orden Foral 738/1996, de 7 de noviembre (BOB nº 235, de 4 de diciembre).¹

Las NNSS califican los suelos del aeropuerto como Sistema General Aeroportuario T2, dentro de los usos de Transportes y Comunicaciones.

Las Normas Urbanísticas de las NNSS recogen en su artículo 135. Sistema General Aeroportuario "T-2" que *"Comprende la totalidad del suelo, edificaciones e instalaciones destinadas al transporte aéreo de personas y mercancías, así como las superficies auxiliares destinadas a aparcamiento, almacenamiento, depósitos de combustible, incluidas dentro de los límites que circundan la propiedad de los terrenos propiedad de AENA («B.O.E.» de 31 de diciembre de 1996, artículo 166, página 39051)."*

Asimismo, en el Artículo 255. "S.G.C.7 Aeropuerto" incluye que *"Se desarrollará un Plan Especial que tendrá por objeto el establecimiento de la ordenación pormenorizada de las distintas áreas que conforman este Sistema General, así como tratamiento de los usos en las zonas limítrofes propiedad del aeropuerto."*

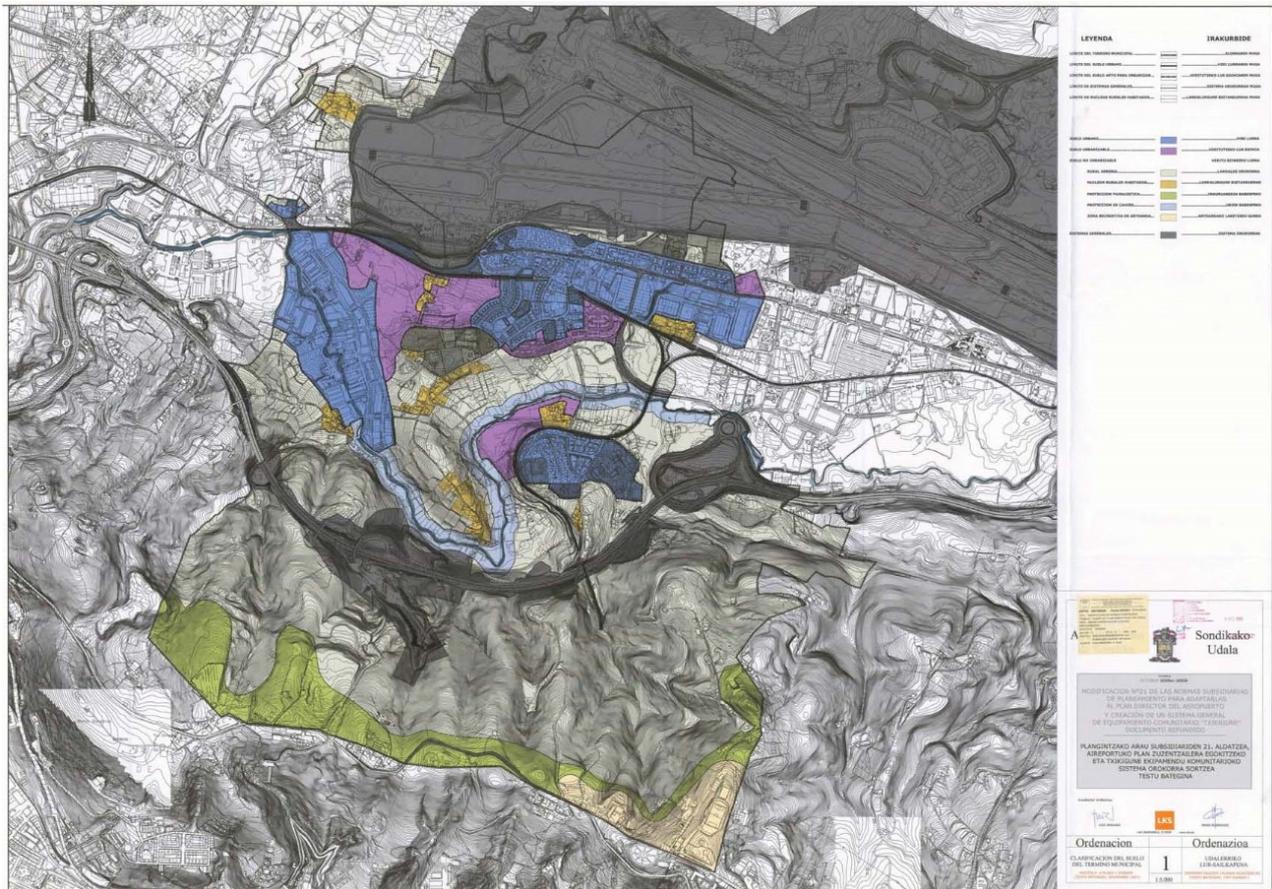
Este Plan Especial preverá la creación, prioritariamente las inmediaciones del Núcleo de San Juan y mediante plantación de especies arbóreas autóctonas de hoja perenne, de una barrera física a las incidencias sónicas producidas por el habitual funcionamiento del aeropuerto.

En lo referente a las limitaciones y servidumbres ocasionadas en el Término Municipal por el funcionamiento de las instalaciones de este Aeropuerto, serán de aplicación el Decreto 584/1972, de 24 de Febrero, relativo a las Servidumbres Aeronáuticas, y el Decreto 1.876/1973, de 12 de Julio, relativo a la fijación de aquéllas para el Aeropuerto de Sondika."

La "Modificación nº 21 de las NNSS para adaptarlas al Plan Director del aeropuerto y creación de un Sistema General de Equipamiento Comunitario "Txikigune"" fue aprobada por Orden Foral 985/2009, de 5 de octubre (BOB nº 199, de 19 de octubre), recogiendo la Zona de Servicio del aeropuerto como Sistema General Aeroportuario (SGA).

¹ Los límites municipales entre los términos de Sondika y Erandio cambiaron en 1998 con el acuerdo de corrección de los enclaves territoriales del Txorierrri.

Ilustración III.5.- Normas Subsidiarias de Sondika



En 2005 el Ayuntamiento acordó iniciar la revisión del planeamiento, que se encuentra aprobado inicialmente. Dicha revisión califica las instalaciones aeroportuarias contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Bilbao, como Sistema General Aeroportuario (SG-A), y clasificada como Suelo no Urbanizable. Actualmente, el documento se encuentra aprobado inicialmente.

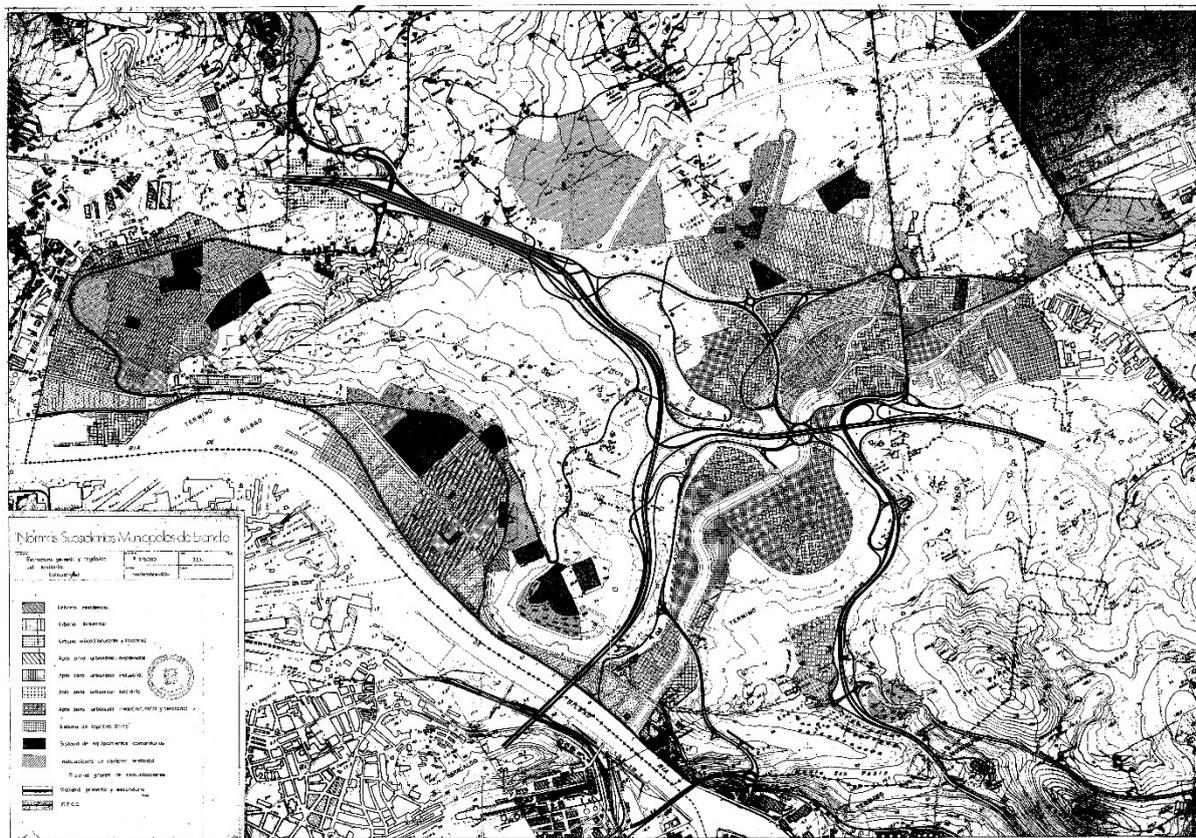
Término municipal de Erandio

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento del municipio de Erandio se aprueban por Ordenes Forales de 5 de abril de 1990 y de 13 de marzo de 1992 (BOB nº 126, de 4 de junio de 1993).

Las NNSS califican los suelos de la Zona de Servicio dentro de los Sistemas Generales, con la denominación de: Instalaciones de carácter territorial y como Sistema General de Comunicaciones.

Las Normas Urbanísticas indican en el Apartado 4.1.2 relativo a los Sistemas Generales de Comunicaciones, la reserva para futuras actuaciones de acceso al aeropuerto. Igualmente, en el Apartado 4.1.6 se recoge entre las Instalaciones de Carácter Territorial el "Área del aeropuerto". Incluye, además, en su Apartado 4.2., la redacción de un Plan Especial, de forma conjunta con el resto de los municipios.

Ilustración III.6.- NNSS de Erandio



Término municipal de Zamudio

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento del municipio de Zamudio se aprueban por Orden Foral 238/2008, de 28 de febrero (BOB nº 82, de 30 de abril).

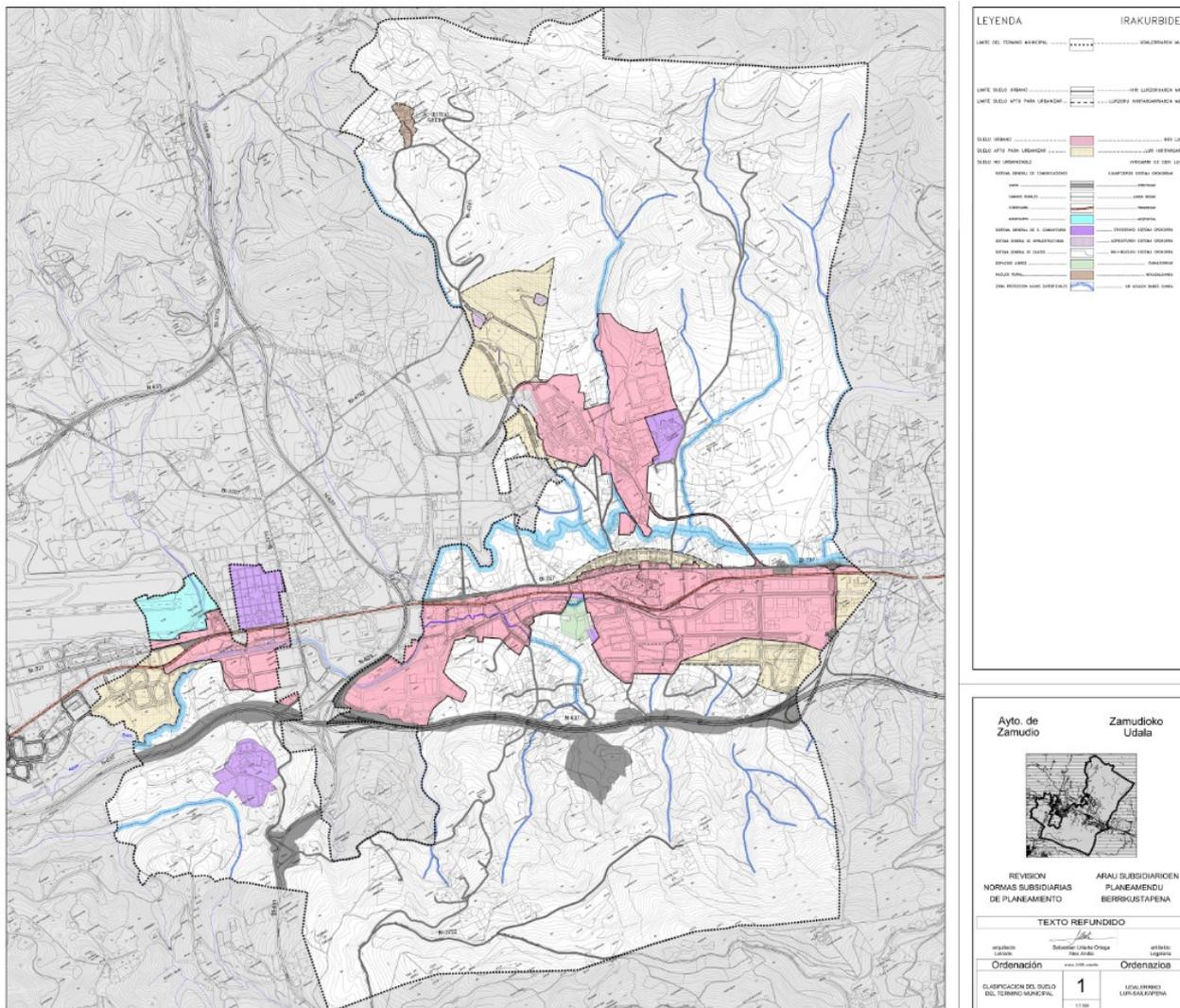
En el artículo 106 de las Normas Urbanísticas se recoge que: “*Esta categoría de Sistema General comprende también el espacio aeroportuario incluido dentro de la delimitación del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 17 de julio de 2001 («B.O.E.» de 17 de agosto).*”

Asimismo, el artículo 115. S.G.C.-8 Aeropuerto señala que comprende los terrenos e instalaciones dedicadas a la actividad aeroportuaria, incluidas dentro del T.M. de Zamudio, y de titularidad supramunicipal: Administración del Estado (A.E.N.A.).

Establece que la regulación de los usos, aprovechamientos y ordenación de este Sistema General vendrá establecida en el Plan Director del Aeropuerto de Bilbao redactado por AENA.

En lo referente a las limitaciones y servidumbres ocasionadas en el Término Municipal por el funcionamiento de las instalaciones de éste Aeropuerto, serán de aplicación el Decreto 584/1.972 de 24 de Febrero relativo a las Servidumbres Aeronáuticas y el Decreto 1876/1.973 de 12 de Julio relativo a la fijación de aquellos para el Aeropuerto de Bilbao.”

Ilustración III.7.- NNSS de Zamudio



2 Red de accesos al Aeropuerto. Planes de infraestructuras del Estado. Comunidad Autónoma y Administración Local. Intermodalidad

2.1 Introducción

El Aeropuerto constituye una pieza esencial en el sistema de transportes del territorio donde se instala. Su conexión con la red de transporte circundante es fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

El entorno institucional en el que se desarrolla la política de transporte condiciona su planificación. La organización competencial del país cuenta con un sistema de transporte en el que intervienen como gestores distintas administraciones, con una descentralización total, como se ha visto en el apartado anterior, de las competencias sobre ordenación del territorio. A la competencia del Ministerio de Fomento sobre las infraestructuras propias de los órganos de gestión específicos como Aena, Puertos del Estado, etc., se debe añadir la competencia autonómica y la comunitaria que dicta las políticas comunes del transporte.

El estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexión de redes, sistemas de información a pasajeros, etc.), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

2.2 Planes de infraestructuras de transporte de la Unión Europea

Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante el Reglamento (UE) n ° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y por el que se deroga la Decisión n ° 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Según lo recogido en el citado documento, la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

- a) Cohesión, a través de:
 - i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas, así como a las zonas escasamente pobladas;
 - ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros;
 - iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, la interconexión entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local;
 - iv) unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas;
- b) Eficiencia, a través de:
 - i) la eliminación de cuellos de botella y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos;
 - ii) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;
 - iii) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;
 - iv) el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayor;
 - v) la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;
 - vi) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores;
- c) Sostenibilidad, a través de:
 - i) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente para garantizar un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;

- ii) la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;
 - iii) la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO₂ de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO₂.
- d) Aumento de los beneficios para sus usuarios, a través de:
- i) la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países;
 - ii) la garantía de un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;
 - iii) el apoyo a la movilidad, incluso en caso de catástrofes naturales o antropogénicas, asegurando la accesibilidad a los servicios de emergencia y rescate;
 - iv) el establecimiento de requisitos para las infraestructuras, en particular en los campos de interoperabilidad, seguridad y protección, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;
 - v) la accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

En el caso de los aeropuertos, se han incluido 10 aeropuertos en la **red Básica: Alicante, Barcelona, Bilbao, Las Palmas, Madrid, Málaga, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Sur y Valencia.**

Los puertos de la Red Básica los constituyen los de Huelva, Tenerife, La Coruña, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Gijón, Las Palmas, Palma de Mallorca, Sevilla, Tarragona y Valencia.

Por otro lado, la Comisión presentó el 22 de agosto de 2012 el **"LIBRO BLANCO: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible"**, fijándose en el horizonte temporal de 2050.

Desde el Libro Blanco sobre el Transporte, de 2001, se han logrado muchos avances. El mercado ha continuado su apertura en el transporte aéreo, por carretera y en parte por ferrocarril. Se ha lanzado con éxito la iniciativa del Cielo Único Europeo. Ha aumentado la seguridad y la protección en todos los modos de transporte. Se han adoptado nuevas normas sobre condiciones de trabajo y derechos de los pasajeros. Las redes transeuropeas de transporte (financiadas a través de las RTE-T, los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión) han contribuido a la cohesión territorial y a la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad. Se han reforzado los lazos internacionales y la cooperación. Se han dado grandes pasos también en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

Y, sin embargo, el sistema de transporte no es sostenible. Si pensamos en los próximos 40 años, es evidente que el transporte no puede desarrollarse por la misma vía. Si nos quedamos con el planteamiento de "business as usual" (BaU), la dependencia del crudo del transporte podría seguir siendo algo inferior al 90%, con fuentes de energía renovables que superasen sólo de forma marginal el objetivo del 10 % establecido para 2020. Para el año 2050, las emisiones de CO₂ procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50% para 2050. El desequilibrio de accesibilidad entre las zonas centrales y periféricas se hará más marcado. Seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido.

- Llevar a cabo la modernización completa del sistema de control del tráfico aéreo europeo de aquí a 2020, logrando un Cielo Único Europeo.
- No imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como “hub global de la aviación”.
- Optimizar la capacidad aeroportuaria para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte.
- Diálogo social con el fin de evitar conflictos sociales.
- Mejorar los métodos de detección selectiva con el fin de garantizar elevados niveles de seguridad con mínimas molestias.
- Elaboración de planes de continuidad de la movilidad para salvaguardar la movilidad de los pasajeros y mercancías en situación de crisis (p.e. nube de cenizas).
- Innovación tecnológica.
- De aquí a 2050 conectar todos los aeropuertos de la red básica de RET-T a la red ferroviaria, preferiblemente a la alta velocidad.
- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR) en Europa para 2011.

2.3 Planes de infraestructuras de transporte estatales

A nivel estatal, mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 5 de mayo de 2015, formula el documento final del **Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024**.

Dicho Plan muestra un diagnóstico global del sistema español de transporte caracterizado por una serie enumerada de circunstancias en materia de transporte aéreo.

Así mismo contempla los siguientes cinco grandes objetivos estratégicos como nuevo marco de planificación de las infraestructuras y transportes en España:

- A. Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes.
- B. Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
- C. Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
- D. Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes.
En particular, y con arreglo a este objetivo, se tendrán presentes de forma especial las necesidades de acceso entre la Península y los archipiélagos, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las conexiones interinsulares.
- E. Favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal.

En base a los objetivos estratégicos anteriores, la Alternativa PITVI se articula a corto y medio plazo sobre tres principios básicos:

- Profundizar la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte.
- Potenciar una creciente participación del sector privado en el desarrollo y gestión del sistema de transporte.
- Adecuación del sistema de provisión de infraestructuras y prestación de servicios a la demanda real de la sociedad.

Estos grandes objetivos definidos para la planificación a largo plazo del sistema de transporte estarán centrados en el ajuste dinámico de la capacidad en función de la evolución efectiva de la demanda, con objeto de avanzar, conforme a criterios de rigor económico y con un modelo de gestión eficiente y de calidad, hacia la consecución de un modelo de transporte integrado, intermodal, eficaz y sostenible, puesto al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo que, además, sea garantía de equidad y cohesión territorial.

En particular, y por lo que respecta al modo de transporte aéreo, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones:

- Se desarrollará un esfuerzo especial orientado a la consecución de un sector aéreo más seguro y sostenible, reforzando el enfoque preventivo de la seguridad aérea, con el fin de dar una respuesta de calidad y eficiencia para las necesidades demandadas por pasajeros, compañías aéreas, y el resto de agentes involucrados.
- Se reforzará la competitividad de las empresas españolas en todos los ámbitos de la aviación civil (transporte comercial de pasajeros, carga aérea, aviación general, corporativa, deportiva, trabajos aéreos), mediante la revisión y actualización de los marcos normativos y la adopción de actuaciones de mejora y desarrollo. ...
- Se reforzará la contribución del transporte aéreo a la cohesión y vertebración de todos los territorios del estado, en particular a los no peninsulares, a través de políticas que fomenten la conectividad e Intermodalidad, de acuerdo con las necesidades de la sociedad.
- Se reordenarán y modernizarán los órganos públicos estatales con responsabilidad en el ámbito aeronáutico, reforzando su papel en la regulación y supervisión, al objeto de optimizar su contribución al desarrollo del sector.
- Se racionalizará la dedicación y gestión de recursos estatales en materia aeroportuaria y de navegación aérea, de forma consistente con la demanda efectiva, optimizando y rentabilizando la capacidad disponible, y analizando el potencial de nuevos proyectos mediante criterios estrictos de rentabilidad económica y social.
- Se revisará el modelo español de gestión estatal aeroportuaria, reforzando los criterios de productividad, eficiencia, perfiles de negocio y rentabilidad económica de cada aeropuerto de la red nacional, y promoviendo la liberalización y el cambio en la estructura de propiedad de Aena Aeropuertos a través de la entrada de capital privado en dicha sociedad mercantil.
- Se desarrollarán planes de negocio adaptados al perfil de tráfico y características de cada aeropuerto de la red nacional de Aena. Los aeropuertos se desarrollarán a través de estrategias de

marketing aeroportuario, promoción de rutas, innovación de gestión, y cooperación estratégica con las compañías aéreas.

La filosofía de los programas de actuación del PITVI se basa en una visión global de la política de transporte centrada en la mejora de los servicios desde la óptica de la sostenibilidad y eficiencia económica.

En concreto, el Plan del Sector Aéreo (PSA), actualmente en tramitación, tiene por objeto definir la estrategia y actuaciones para el desarrollo del Sector Aéreo en España en el período 2012-2024, de acuerdo con los objetivos generales y directrices del PITVI, proporcionando los parámetros generales que deben guiar las actividades de desarrollo del Sector Aéreo, partiendo de una visión integral y armonizada.

Dicho plan, enmarcado en la planificación estratégica que se articula en el PITVI, y teniendo en cuenta la relevancia estratégica del sector aéreo en la economía española, se desarrolla para la consecución de los siguientes objetivos:

- Objetivo 1: Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo
- Objetivo 2: Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros
- Objetivo 3: Potenciar la competitividad del sector aéreo español
- Objetivo 4: Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones
- Objetivo 5: Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental
- Objetivo 6: Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España
- Objetivo 7: Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica
- Objetivo 8: Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del Ministerio de Fomento.

Para lograr el máximo cumplimiento de estos objetivos se plantean un conjunto de actuaciones según las cuatro grandes áreas previstas en el PITVI:

1º. Regulación, Control y Supervisión:

- Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)
- Mejora de la seguridad en el sector de las compañías aéreas
- Mejorar la seguridad en el sector de los trabajos aéreos
- Mejora de la seguridad en los aeropuertos
- Mejora de la seguridad en los aeródromos y helipuertos
- Mejora de los niveles de seguridad en la navegación aérea, de acuerdo a los objetivos de la iniciativa del Cielo Único Europeo
- Desarrollo e implantación del Observatorio Estratégico de la Seguridad Aérea
- Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros

- Adopción de medidas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil
- Aumento de la competitividad de las compañías aéreas españolas
- Potenciar el sector de los helicópteros y de los trabajos aéreos
- Facilitar el desarrollo de la aviación general, deportiva como elemento de dinamización económica y atracción de turismo deportivo
- Facilitar el desarrollo y competitividad de la aviación ejecutiva y corporativa
- Plan de impulso integral al transporte aéreo de mercancías
- Regular e impulsar el desarrollo de las actividades con UAV/RPA (Unmanned Aerial Vehicle / Remotely Piloted Aircraft)
- Revisión del régimen de matriculación de las aeronaves con el objeto de simplificar y agilizar los trámites de matriculación
- Mejorar la independencia de la coordinación y la eficiencia en el uso de las Franjas Horarias (Slots)
- Mejorar la eficiencia de los servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos Handling)
- Mejora de la integración de los aeropuertos en su entorno fomentando su rentabilidad social y como motor económico de la zona
- energética del sector aéreo, así como apoyar a la industria nacional de biocombustibles y la creación de empleo
- Revisión y mejora del sistema actual de subvenciones, obligaciones de servicio público (OSP), bonificaciones y ayudas al transporte aéreo en España
- Reforzar la posición española en las instituciones internacionales de aviación civil
- Reforzar el papel de la DGAC como cerebro estratégico del sector, mediante sus capacidades reguladoras, de planificación y de concertación
- Adaptar la estructura de AESA como entidad supervisora técnica e independiente.

2º. Gestión y Prestación de Servicios:

- Mejorar la calidad y atención de los pasajeros en los filtros de seguridad de los aeropuertos
- Mejorar la accesibilidad de los pasajeros en el transporte aéreo, incluyendo la protección y asistencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida
- Mejorar la puntualidad en el transporte aéreo
- Mejora de la calidad percibida por los usuarios de los aeropuertos
- Análisis e implantación de mejoras operacionales para la reducción del ruido en la operación de los aeropuertos españoles, dentro del ámbito de fomento de desarrollo sostenible del transporte aéreo

- Aplicar criterios de consideración a la insularidad en la fijación de las tasas aeroportuarias para los aeropuertos de las Islas Baleares y de Canarias
- Revisión y aprobación de los planes directores y planes especiales de los aeropuertos
- Contribuir a la competitividad de España fomentando la conectividad con las principales ciudades del mundo
- Impulsar la apertura de los mercados aéreos internacionales a las compañías aéreas españolas al objeto de facilitar el desarrollo de flujos de tráfico con origen o destino en nuestro país
- Apoyar el desarrollo de oportunidades de negocio del sector aeronáutico español en el ámbito internacional
- Elaborar un Plan estratégico de Aena Aeropuertos
- Mejora de la eficiencia del sistema de navegación aérea: Cielo Único Europeo
- Impulsar la innovación operativa y tecnológica de nuevas técnicas de Navegación Aérea
- Nuevo modelo de gestión de aeroportuaria y cambios en Aena Aeropuertos.

3º. Actuación inversora:

- Elaborar y ejecutar el plan de inversiones de Aena Aeropuertos ajustándose al presupuesto autorizado, y priorizando las actuaciones para satisfacer las demandas de capacidad, calidad, seguridad operativa y de personas y bienes y con la mayor eficiencia económica y respeto al medio ambiente
- Priorización de las inversiones con criterios de rentabilidad económico-social, considerando la cohesión territorial con las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla
- Ejecución de inversiones en instalaciones de navegación aérea en consonancia con los objetivos de Cielo Único Europeo.

2.4 Planes de infraestructuras de transporte de la Comunidad Autónoma y la Administración local

El Ministerio de Fomento interviene no sólo en las propias infraestructuras de los órganos de gestión específicos como Aena, Puertos de Estado, etc; a este panorama se debe añadir la competencia autonómica, especialmente en el sistema viario, y la Comunitaria dictando la política común del Transporte.

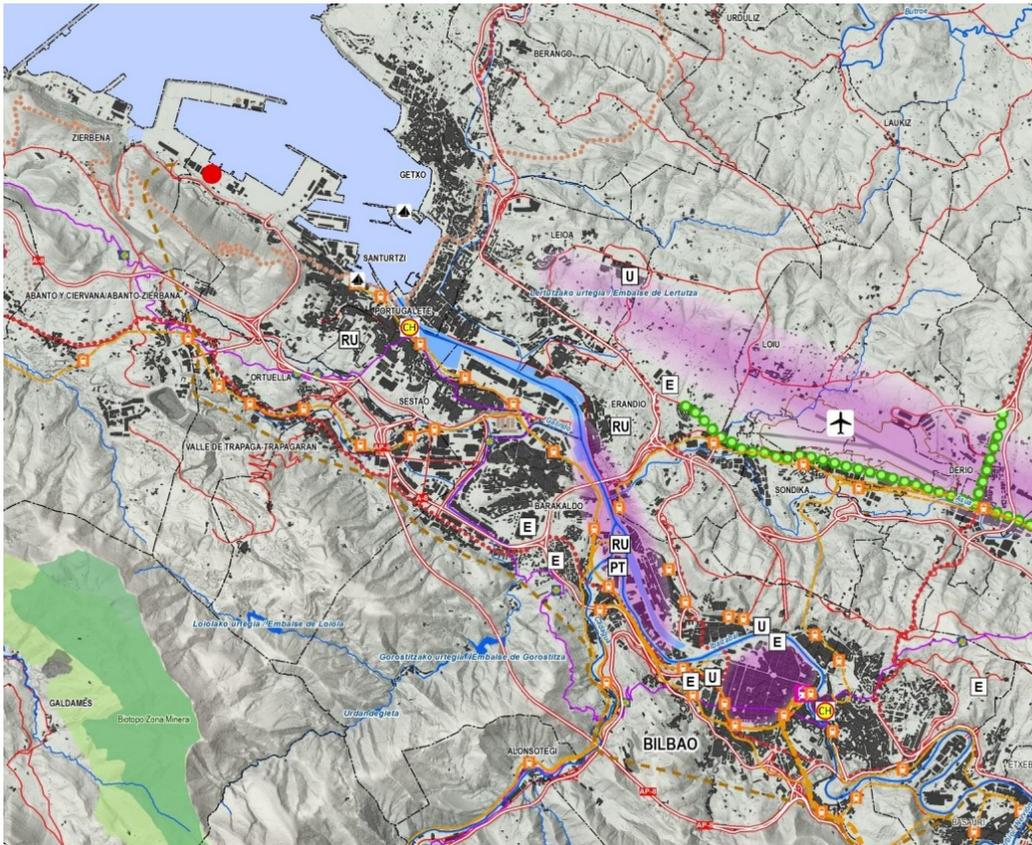
En ese último sentido son tres los instrumentos de ordenación territorial existentes, siendo uno de ellos, concretamente las **Directrices de Ordenación Territorial (DOT)**, la base y el marco general de referencia para la formulación de los otros dos, es decir, de los **Planes Territoriales Parciales (PTP)** y los **Planes Territoriales Sectoriales (PTS)**, produciéndose así una “planificación en cascada” como principio rector sobre el que se erige la política de ordenación territorial como el corpus del “bloque de planificación territorial”.

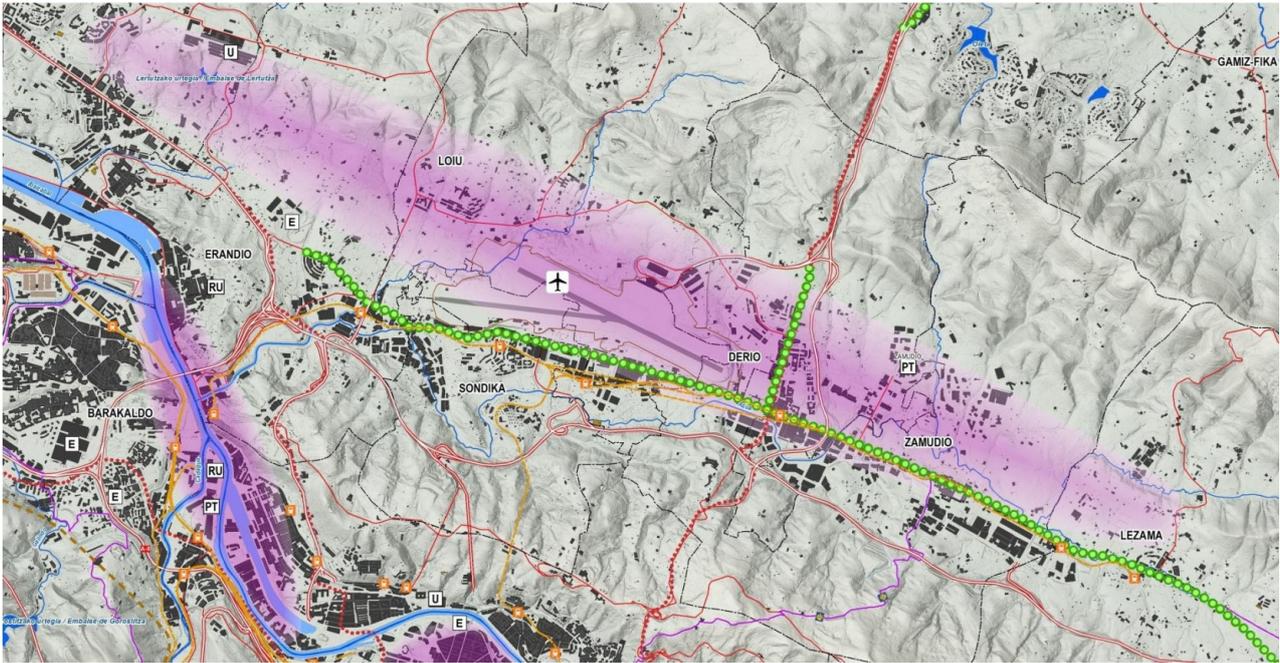
Algunas de las directrices específicas presentadas en las DOT, cuya aprobación inicial ha tenido lugar a febrero de 2018, son las siguientes:

- Completar las iniciativas de excelencia urbana desarrolladas en Bilbao Metropolitano, tales como el Anillo Verde, la Infraestructura Verde Urbana o la recuperación del Centro Histórico.

- Articular los espacios de excelencia de la ciudad mediante un eje constituido por el aeropuerto, la estación de autobuses, el centro de la ciudad y la universidad; el cual se configurará como un ámbito atractivo de actividades innovadoras junto con los espacios industriales en renovación.
- Impulsar a lo largo de todo el eje de transformación referido la creación de nuevos recorridos peatonales y ciclistas, vinculados a los sistemas de transporte colectivo.
- Reforzar su vocación de excelencia ambiental, garantizando la conectividad ecológica entre los espacios naturales más relevantes, impulsando la Infraestructura Verde Urbana y territorial.

Ilustración III.9.- Ría de Bilbao. Resumen de las Directrices de Ordenación Territorial.





LEYENDA	
Sistema relacional	
Carreteras convencionales	—
Autopistas y autovías	==
Red ferroviaria	—
Estación de tren/TAV	🚉
Trazado TAV	—
Puerto comercial	🚢
Puerto deportivo y pesquero	🚤
Aeropuerto	✈️
Movilidad sostenible	
Camino de Santiago	—
Recorridos peatonales	•••••
Recorridos ciclistas	•••••
Recualificación urbana y rural	
Ecobulevar	•••••
Casco histórico	🏡
Núcleo urbano	●
Parque tecnológico	🏢
Parque logístico	🚚
Universidad	🎓
Regeneración urbana	🏠
Equipamiento	🏪
Infraestructura verde	
Red de espacios naturales protegidos	■
Corredores ecológicos-otros espacios de interés natural multifuncionales	■
Ríos	—

Por otro lado, siguiendo el planeamiento “en cascada”, se han desarrollado PTS de los siguientes ámbitos:

- Medioambiental: la aprobación de los PTS de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos, del Litoral, de Zonas Húmedas, y Agroforestal, ha supuesto plantear una ordenación específica a estos espacios singulares, y en lo que respecta al primero el dotarse de unos criterios adecuados con la problemática de la inundabilidad.
- Infraestructuras: la aprobación del PTS de la Nueva Red Ferroviaria de la CAPV y de los diversos PTS de Carreteras supone recoger y ampliar, de forma detallada, lo propuesto en las DOT, incorporando elementos de programación y compromisos financieros que garantizan, en mayor medida, su desarrollo. Por su parte, el PTS de Energía Eólica supone un ejercicio de equilibrio entre el interés socioeconómico de las energías renovables con la protección de las cimas de los montes.
- Suelo: el PTS de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y Equipamientos Comerciales, ha supuesto un indudable avance en materia de dimensionado y en materia de equilibrio entre el comercio urbano y el comercio de periferia, si bien ha quedado parcialmente sin efecto y habrá de ser revisado a consecuencia de las recientes sentencias del Tribunal Supremo declarando nulas las determinaciones del PTS que supongan limitaciones que respondan a criterios económicos, de los cuales se tienen PTS aprobados definitivamente:

1. Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco (vertiente cantábrica) (Decreto 415/1998, de 22 de diciembre) Plan Sectorial General de Carreteras;
2. de Ordenación de Márgenes de Ríos y Arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco (vertiente mediterránea) (Decreto 455/1999, de 28 de diciembre);
3. la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco (Decreto 41/2001, de 27 de febrero);
4. la Energía Eólica en la Comunidad Autónoma del País Vasco (Decreto 104/2002, de 14 de mayo);
5. de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Decreto 160/2004, de 27 de julio);
6. Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Decreto 262/2004, de 21 de diciembre);
7. de Protección y Ordenación del Litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Decreto 43/2007, de 13 de marzo);
8. Agroforestal de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Decreto 177/2014, de 16 de septiembre);
9. Plan General de Carreteras del País Vasco (Ley 2/1989, de 30 de mayo);

Además, otros cuatro PTS se encuentran en fase de avance:

1. Promoción Pública de Vivienda (Avance 2003);
2. Patrimonio Cultural (Avance 2001);
3. Red Intermodal y Logística del Transporte (Avance 2003);
4. Plan Territorial Sectorial de Puertos (en fase de redacción del Avance).

Por otro lado, ocho de los PTS previstos en las DOT vigentes no han comenzado su tramitación:

1. Ordenación de los Recursos Turísticos de Euskadi;
2. Sistema Aeroportuario Vasco;
3. Puertos Deportivos e Instalaciones Náutico Recreativas;
4. Ordenación del Transporte y Distribución del Gas;
5. Ordenación de los Equipamientos;
6. Programas Energéticos;
7. Zonas Canterables;
8. Ordenación de los Sistemas de eliminación final de residuos de sólidos inertes e inertizados.

Por su parte, la Diputación Foral de Vizcaya aprobó su PTS de carreteras: **Plan de Carreteras de Bizkaia** (Norma Foral 8/1999), contemplando el siguiente tipo de actuaciones:

- Puesta en marcha de la Autoridad Territorial del Transporte, como órgano coordinador de las políticas de transporte y de movilidad en el Territorio Histórico, así como colaboración activa de la Diputación Foral en el seno de la recién creada Autoridad del Transporte de Euskadi;
- Colaboración con EUDEL y los ayuntamientos para diseñar nuevos Planes de Movilidad en los municipios vizcaínos;
- Promoción de modelos urbanos de baja demanda de movilidad;
- Continuar adoptando medidas de gestión de la demanda en el conjunto de la Red de Alta Capacidad de Bizkaia: carriles exclusivos bus y VAO (vehículos de alta ocupación), entre otras;
- Análisis sobre la adopción de medidas fiscales que favorezcan el uso de vehículos no contaminantes;
- Apoyo a todas aquellas iniciativas que se llevan a cabo por los responsables de la gestión y control de tráfico para dotar a las carreteras vizcaínas de las mejores condiciones de seguridad, accesibilidad y capacidad de respuesta e información al usuario ante incidentes;
- Desarrollo de los avances tecnológicos en materia de ITS-Sistemas Inteligentes de Transporte (bizkaimove);
- Análisis y estudios para la implantación de medidas novedosas e innovadoras para el control de tráfico en los accesos a núcleos urbanos en colaboración con los responsables municipales;
- Fomento de la bicicleta como medio de transporte: Plan Ciclable, Norma Foral de Bidegorris, Norma Técnica de diseño de bidegorris, cursos de formación para gestores públicos y técnicos municipales;
- Impulso y apoyo a los proyectos ferroviarios diseñados para el conjunto del Territorio Histórico de Bizkaia con especial incidencia en el establecimiento de líneas ferroviarias modernas y competitivas que favorezcan el movimiento de mercancías desde los puertos de Bilbao y Bermeo;
- Desarrollar desde el Consorcio de Transportes de Bizkaia campañas de sensibilización sobre las consecuencias del uso indiscriminado del transporte privado para nuestra sociedad y el medio ambiente e instar al uso del transporte público;
- Fomento de medidas para potenciar la intermodalidad entre los distintos modos de transporte, facilitando el uso racional del vehículo privado e incentivando un servicio de transporte público de calidad, cómodo, rápido y seguro;

- Desarrollo de los aparcamientos disuasorios intermodales tomando como ejemplo los ya existentes en las estaciones de metro de Leioa y Etxebarri;
- Seguimiento de los avances tecnológicos en materia de energía ecológica para automoción con el fin de realizar una implantación de los mismos en la medida en que certifiquen su viabilidad técnica. Análisis inmediato para la implantación de biodiesel en la flota de autobuses de Bizkaibus;
- Colaborar con los responsables educativos en el diseño de materiales curriculares para la educación sobre el transporte sostenible.

El 27 de julio de 2015 el Consejo del Gobierno Vasco acordó iniciar el procedimiento de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobadas por Decreto 28/1997, de 11 de febrero.

En la escala local, cabe destacar la **Revisión del Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano**, a noviembre de 2016, en el que se proponen una serie de actuaciones con el fin de mejorar funcionalmente el conjunto metropolitano en términos de transporte, así como equipar sosteniblemente el conjunto metropolitano de Bilbao.

Además, el Ayuntamiento de Bilbao posee tres planes relacionados con la movilidad sostenible:

- **Plan Director Ciclable (2003 - 2016)** expone las directrices para la implantación de la ciclabilidad en los modos de desplazamiento cotidianos del territorio de Bizkaia. La provincia posee una Red Básica de Infraestructuras Ciclables de algo más de 364 km. (de los cuales se hallan habilitadas más de 54 km), organizados en 9 ejes que vertebran el territorio.
- **Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2020**. Establece unas líneas generales de actuación para la mejora del sistema de transportes y servicios. En el Plan no se plantea ninguna actuación concreta a realizar con repercusión en el aeropuerto de Bilbao.
- **Plan de Movilidad Urbana Sostenible**, aprobado en mayo de 2018, y cuyo horizonte temporal es hasta 2030. Sus principales líneas de actuación son las siguientes:
 - Mejora en la salud de la población
 - Mejora en la igualdad de género
 - Mejora del medioambiente local y global
 - Mejora de la calidad de vida de la población
 - Mejora de la cohesión social de la ciudadanía
 - Mejora en la gestión económica de los recursos
 - Reducción de la siniestralidad viaria

En dicho PMUS, no existe ninguna actuación próxima al aeropuerto de Bilbao.

2.5 Actuaciones propuestas

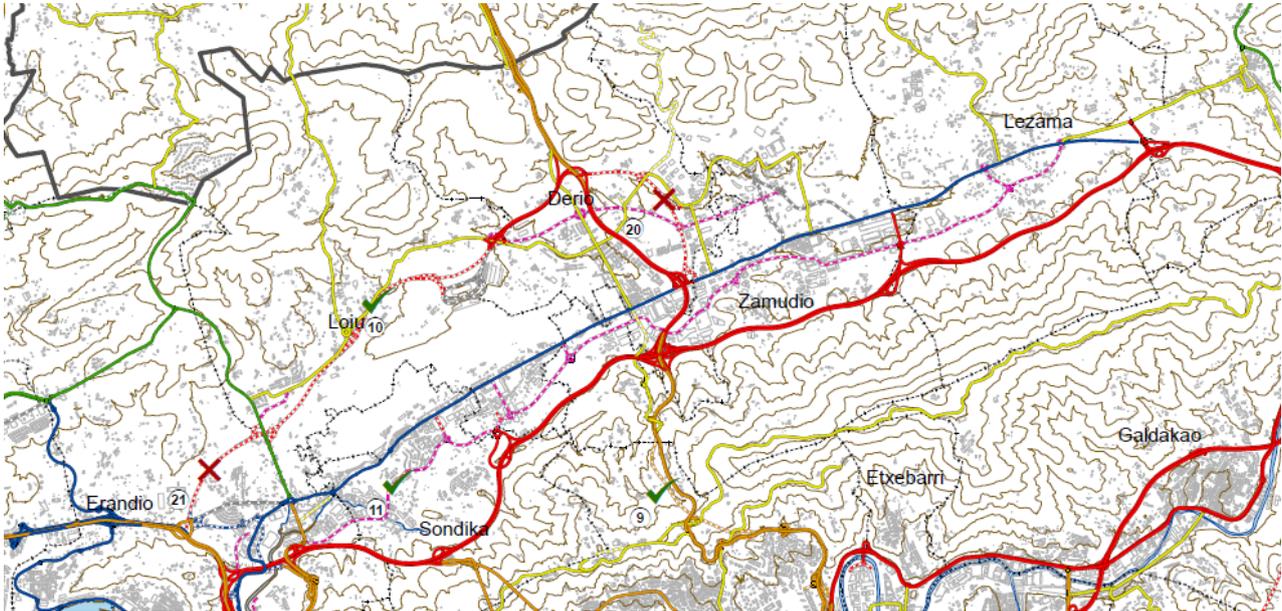
Sistema viario

En la Revisión del Plan Territorial Parcial del Área funcional del Bilbao Metropolitano se plantean una serie de actuaciones próximas al aeropuerto de Bilbao:

- El **Corredor Erandio**: se proyecta realizar una nueva conexión viaria con el aeropuerto por el lado oeste del mismo, ya que en el este se encuentra la N-633. El tramo transcurriría por los municipios de Loiu y Derio, y llegaría hasta el Parque Tecnológico.
- El **Vial Interfábricas Txorierra** (tramo Asua - Sondika - Zamudio - Lezama), está proyectado al sur del aeropuerto para unir directamente con la N-637.

Las actuaciones anteriores corresponden a los números 10 y 11, respectivamente, en la ilustración siguiente.

Ilustración III.10.- Zona de actuación del proyecto Acceso al aeropuerto de Loiu por Adekone



Por otro lado, existe un proyecto de trazado de **adecuación y aumento de capacidad de la N-633** (Acceso al aeropuerto de Loiu por Adekone), promovido por la Diputación Foral de Vizcaya y con origen en el Plan Territorial de Carreteras, donde se recogen dos actuaciones: la previsión de acceso hasta el aeropuerto desde Derio y el acceso directo a la terminal del aeropuerto por el oeste.

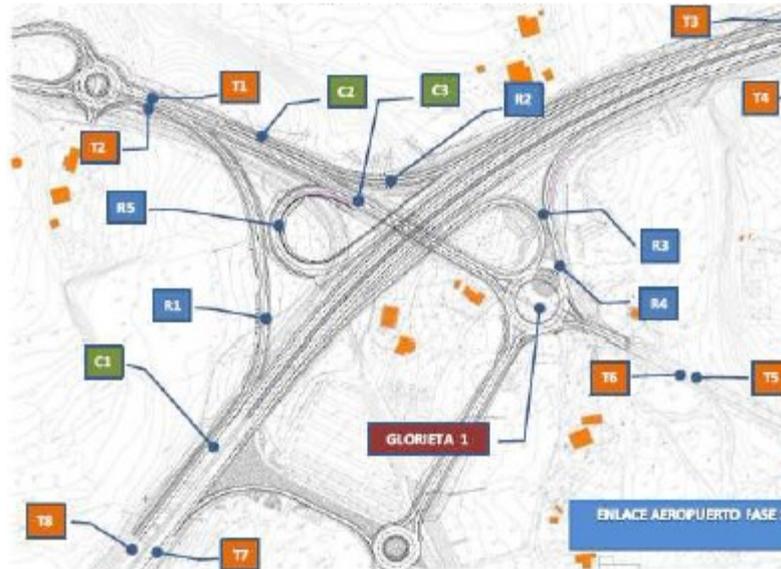
El objeto de dicho proyecto es la remodelación de los enlaces de Airtza y del Aeropuerto, así como el aumento de la capacidad de la N-633 entre ambos enlaces mediante la ejecución de un tercer carril, mejorando con ello la funcionalidad y la seguridad vial en los citados enlaces.

Se muestra a continuación la zona de actuación del proyecto y esquemas de los nuevos enlaces proyectados para el acceso al Aeropuerto:

Ilustración III.11.- Zona de actuación del proyecto Acceso al aeropuerto de Loiu por Adekone



Ilustración III.12.- Enlace Aeropuerto

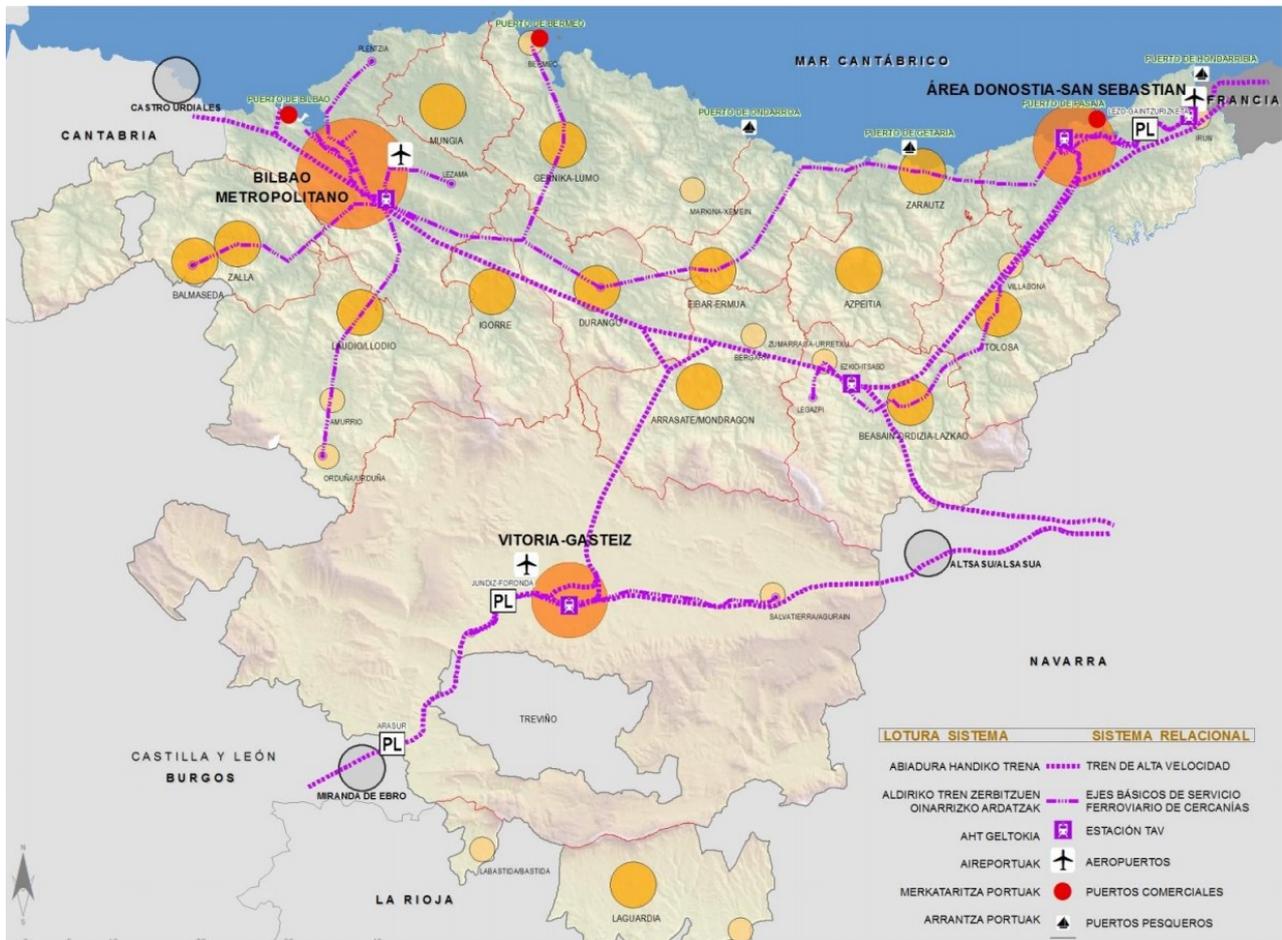


Al **acceso viario actual al aeropuerto**, se le quiere dar la categoría de intercambiador multimodal, ya que, según las DOT, se pretende que convivan el ferrocarril, el aeropuerto y el acceso por carretera para facilitar la accesibilidad del usuario.

Sistema ferroviario

Dentro de las Directrices de Ordenación Territorial (DOT), como se ha citado en el apartado anterior, se pretende potenciar el Sistema Aeroportuario Vasco, para lo que se propone una **ampliación de la red ferroviaria de Cercanías** en las proximidades del aeropuerto de Bilbao.

Ilustración III.13.- Ampliación de la red ferroviaria del País Vasco



A lo anterior hay que añadir que en la Revisión del Plan Territorial Parcial del Área funcional del Bilbao Metropolitano se plantean una serie de actuaciones próximas al aeropuerto de Bilbao:

- **Nuevo túnel Artxanda:** el cual transcurriría desde la ciudad de Bilbao hasta las proximidades del aeropuerto por el municipio de Sondika en túnel. El ancho sería en ancho métrico. Corresponde al número 27 en la ilustración siguiente.
- **Nuevo acceso al aeropuerto gracias a la Línea 3 de metro,** la cual está en estudio actualmente. Se refleja en la ilustración siguiente con el número 34.
- **Nuevo acceso al aeropuerto por tranvía,** asociada a la Conexión Ría - Sondika, actuación paralela a la anterior (nuevo acceso al aeropuerto de la Línea 3 de metro). Está representado con el número 47 en la ilustración que sigue.

Sin embargo, y con respecto al transporte de pasajeros y mercancías cabe mencionar que las actuales propuestas de la red sitúan a la ciudad de Bilbao dentro del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de la Red Transeuropea de transporte. Las previsiones de alargar el Corredor Central de la Red Básica de Mercancías hasta Francia a través de un paso en los Pirineos situarían a Huesca en una posición relevante en la Red Transeuropea de Transportes.

Ilustración III.15.- Red Transeuropea de Transporte. Corredor Central. Modo Ferrocarril



2.6.3 Accesos por autobús

Las opciones para llegar al aeropuerto en autobús son varias:

- **Bizkaibus Línea A-3247 Bilbao - Aeropuerto:** servicio que une el Termibus de Bilbao con el aeropuerto, con paradas en Gran Vía 79, Plaza Moyua y Alameda Recalde 11. En la planta de llegadas existe un puesto de atención al cliente y venta de billetes.
- **Aeropuerto - Zarautz - San Sebastián:** Servicio directo que une el aeropuerto con la plaza de Pío XII de San Sebastián. Existe una parada a demanda en Zarautz. Siempre que se haya producido una venta, bien en agencias de viajes en el sentido Donostia-Zarautz- Aeropuerto de Loiu o en el propio aeropuerto en el sentido Aeropuerto de Loiu-Zarautz-Donostia, el vehículo entrará en la localidad de Zarautz. La parada se efectuará en la rotonda de los bomberos.
- **Aeropuerto - Eibar - Bergara - Arrasate:** Línea que circula a diario con paradas en Arrasate (Garibay), Bergara (Ibargaray) y Eibar (Ego-Gain), finalizando el trayecto en la planta de salidas del aeropuerto. En sentido contrario el servicio sale de la planta de llegadas y por el mismo itinerario y paradas llega al final del trayecto en Arrasate.

Los itinerarios y los horarios de salida de los autobuses se pueden consultar, tanto desde las paradas como desde el aeropuerto, así como en la web de la empresa operadora.

2.6.4 Accesos por puerto

Bilbao se trata de una ciudad costera cuyo puerto se encuentra a 15 kilómetros del aeropuerto aproximadamente. La mejor conexión desde él es realizar un viaje multimodal, tomando la línea 2 de metro desde Santurtzi hasta Moyua para, a continuación, ir en la línea A-3247 de autobús hasta el aeropuerto.

2.7 Intermodalidad

Como se apuntaba en la introducción de este capítulo los aeropuertos constituyen una pieza esencial en el sistema de transportes de la región donde se instala. Su conexión con la red de transporte circundante es fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio.

Una de las finalidades de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) es conseguir la “interoperabilidad e intermodalidad en y entre los distintos modos de transporte”. El Libro Blanco del Transporte, con un horizonte 2050 hacia un espacio único europeo, persigue la creación de una red de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías.

La hoja de ruta del transporte europeo precisa varios objetivos en este sentido para el transporte aéreo:

- “Definir las medidas necesarias para integrar en mayor medida los distintos modos de transporte de pasajeros para ofrecer viajes multimodales puerta a puerta sin solución de continuidad”
- “Crear las condiciones marco para fomentar el desarrollo y uso de sistemas inteligentes interoperables y multimodales de confección de horarios, información, sistemas de reservas en línea, y expedición de billetes inteligentes”
- “Asegurar la definición de planes de movilidad que garanticen la continuidad del servicio en caso de trastornos”

2.7.1 Transporte intermodal en el PITVI

Dentro del ámbito de la política de transportes y la planificación de sus infraestructuras, la intermodalidad puede entenderse como el conjunto de estrategias orientadas a articular un sistema de transportes que, globalmente y por encima de las consideraciones operativas propias de cada modo de transporte, satisfaga las necesidades de movilidad de la sociedad en condiciones de eficacia y eficiencia. Dicho enfoque tiene implicaciones relevantes para la política de transporte y la planificación de sus infraestructuras.

La intermodalidad persigue la implantación progresiva de una red estratégica de servicios de transporte basada en las infraestructuras lineales desarrolladas para los diferentes modos, entre las que se establezcan nodos de conexión que permitan completar un viaje utilizando los servicios de más de uno de ellos.

La sustitución de un transporte mono-modal por una cadena de transporte de varias etapas puede ser más eficiente en términos sociales, y más conveniente para el usuario en cuanto a la relación calidad de servicio - coste (en determinados segmentos de la demanda tanto de viajeros como de mercancías). La cooperación y el aprovechamiento de las ventajas propias de cada modo en esta cadena son elementos clave para la viabilidad y el despliegue efectivo del transporte intermodal.

La intermodalidad requiere de una visión unitaria y coordinada del marco regulatorio y de control de las infraestructuras y de los servicios, cuya planificación y desarrollo se debe constituir como un punto de encuentro de las diferentes Administraciones competentes y de los agentes y usuarios que intervienen en los distintos sectores de transportes.

La estructura administrativa del Estado español y el reparto de competencias, así como su inserción en la Unión Europea, hacen que en el proceso de planificación territorial y de infraestructuras de transporte

participen diferentes administraciones y organismos públicos. Algo semejante ocurre con los responsables de regular la prestación de los servicios de transporte en cada uno de los modos.

Para potenciar la intermodalidad se desarrollarán unas directrices de coordinación que involucren a las diferentes administraciones (central, autonómica y local), en tres niveles: entre modos de transporte, entre planificación y gestión de infraestructuras lineales y entre infraestructuras nodales.

En el ámbito del Ministerio de Fomento y las empresas y entidades del Grupo, se reforzarán los mecanismos e instrumentos de coordinación que permitan avanzar en el establecimiento conjunto de prioridades en la planificación, ejecución, gestión y explotación de actuaciones cuando éstas afecten a la intermodalidad del sistema de transporte, garantizando con esta coordinación la eficiencia en la asignación de recursos de los distintos centros inversores. Se prestará especial atención a las relaciones entre el transporte terrestre, singularmente entre el transporte ferroviario, y el transporte marítimo.

2.7.2 Intermodalidad en el Aeropuerto de Bilbao

Turismos privados y de alquiler

El Aeropuerto de Bilbao dispone de varias áreas destinadas al aparcamiento de vehículos:

- El **parking general P1** está situado a 100 metros de la fachada norte de la terminal de pasajeros. El edificio consta de cinco plantas con capacidad para 2.924 plazas, en las que se incluyen 524 plazas para vehículos de alquiler ("Rent a Car"), y estando comunicado con el edificio terminal a través de una galería subterránea:

Ilustración III.16.- Parking general P1



- El **parking P2 Larga Estancia** se encuentra situado en el nivel de Salidas, dispone de 672 plazas y está conectado con la terminal con una pasarela peatonal cubierta y un tiempo de recorrido a pie de 5 minutos. Junto al P2 se encuentra la bolsa de vehículos de alquiler con 490 plazas de aparcamiento.

Ilustración III.17._ Parking larga estancia P2



- El aeropuerto dispone también de un **Parking Express** tanto en Llegadas como en Salidas con 38 y 71 plazas respectivamente, ubicado delante del acceso al Edificio Terminal de pasajeros.

Por otro lado, en el aeropuerto operan cinco **compañías de alquiler de vehículos**, todas ellas poseen oficinas de atención al público en la planta 0 del aeropuerto.

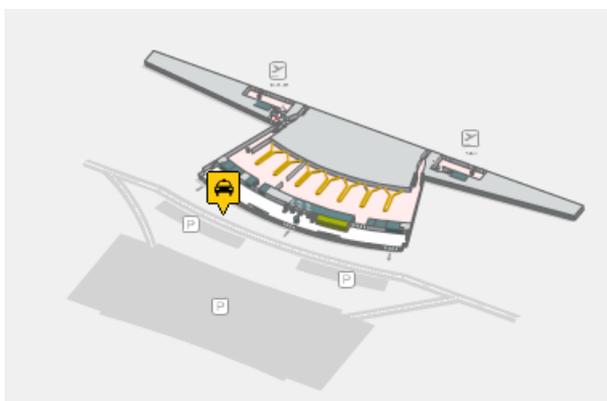
Ilustración III.18._ Oficinas de alquiler de vehículos



Taxis

El aeropuerto de Bilbao dispone de una zona de parada de Taxis situada junto a la acera de fachada del Edificio Terminal (planta 1) en su zona de Llegadas con una capacidad de 57 vehículos.

Ilustración III.19._ Parada de taxis



Transporte público de autobús

El Aeropuerto cuenta con tres tipos de línea de autobús, como ya se ha indicado en apartados anteriores:

- **Bizkaibus Línea A3247 Bilbao – Aeropuerto:** servicio que une el Termibus de Bilbao con el aeropuerto, con paradas en Gran Vía 79, Plaza Moyua y Alameda Recalde, 11.
- **Aeropuerto - Zarautz - San Sebastián:** servicio directo que une el aeropuerto con la plaza de Pío XII de San Sebastián. Existe una parada a demanda en Zarautz. Siempre que se haya producido una venta, bien en agencias de viajes en el sentido Donostia-Zarautz- Aeropuerto de Loiu o en el propio aeropuerto en el sentido Aeropuerto de Loiu-Zarautz-Donostia.
- **Aeropuerto - Eibar - Bergara – Arrasate:** línea que circula a diario con paradas en Arrasate (Garibay), Bergara (Ibargaray) y Eibar (Ego-Gain).

Las paradas de autobús del aeropuerto se encuentran en la localización señalada en la ilustración siguiente:

Ilustración III.20._ Paradas de autobús



3 Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

3.1 Introducción

3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao fueron actualizadas por Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo (B.O.E. núm. 77, de 31 de marzo de 2011). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

3.1.2 Base Legal

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. núm. 176, de 23 de julio de 1960) capítulo IX, artículo 51, sobre servidumbres aeronáuticas, se expone: «*Los terrenos, construcciones, e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan...*».

La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres».

En el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (B.O.E. núm. 69, de 21 de marzo de 1972) se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación y despegue o la protección de radioayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres.

Más recientemente, ha entrado en vigor el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975 de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos. A su vez, el Real Decreto 1541/2003 establece en su disposición adicional única que las referencias que en el Decreto 584/1972, y en el Decreto 1844/1975 se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento según corresponda.

Posteriormente se aprobó el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. núm. 204, de 25 de agosto de 2011), por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, modificando el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado a su vez por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.

Por último, el 17 de mayo de 2013 se publicó en el B.O.E. el Real Decreto 297/2013, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y por el que se modifica 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, al objeto de revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI, adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente, incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres la participación de los interesados, particularmente administraciones y ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados, e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica sin menoscabo de la seguridad operacional.

Por otra parte, en el Capítulo 4 del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, «Aeródromos», en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137), y en el Documento 8168-OPS/611, «Operación de Aeronaves», todos ellos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales en materia de restricción de obstáculos. El Anexo 14 fue traspuesto a la legislación española mediante el Real Decreto 862/2009 (actualizado por Orden FOM/2086/2011) y posteriormente, mediante el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, 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 (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

3.2 Datos generales del aeropuerto

3.2.1 Punto de referencia

Según lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo (B.O.E. núm. 77, de 31 de marzo de 2011), el punto de referencia para la definición de las servidumbres aeronáuticas (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 12-30. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.1. La cota del PR es de 41 metros.

Tabla III.1.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS (WGS84)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
PR	43° 18' 03,92"	002° 54' 38,21"	41

3.2.2 Pistas de vuelo

De acuerdo al Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo, el campo de vuelos del aeropuerto de Bilbao dispone de dos pistas de vuelo, denominadas 10-28 y 12-30.

La pista 10-28 tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.000 x 45 metros. Dispone de dos Zonas libres de obstáculos (CWY) y carece de Zona de Parada.

La pista 12-30 tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.600 x 45 metros. Dispone de dos Zonas libres de obstáculos (CWY) y carece de Zona de Parada (SWY).

Las distancias declaradas de las pistas 10-28 y 12-30, así como las dimensiones de las Zonas libres de obstáculos se especifican en la Tabla III.2.

Tabla III.2.- Distancias declaradas de las pistas 10-28 y 12-30

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	Máxima cota CWY (m)	SWY(m)
10	2.000	2.250	2.000	2.000	250 x 150	42	No
28	2.000	2.055	2.000	2.000	55 x 150	36	No
12	2.600	2.650	2.600	2.600	50 x 150	37	No
30	2.600	2.700	2.600	2.140	100 x 150	36	No

En la **Tabla III.3** se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y cotas de los umbrales de las pistas 10-28 y 12-30, según el artículo 3 del Real Decreto 370/2011, utilizadas para el diseño de las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.3.- Umbrales y extremos de las pistas 10-28 y 12-30

	COORD. GEOGRÁFICAS WGS84		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	
Umbral 10	43° 18' 12,02"	002° 56' 13,31"	36
Umbral 28	43° 18' 04,51"	002° 54' 45,17"	40
Umbral 12	43° 18' 22,82"	002° 55' 29,80"	36
Umbral 30	43° 17' 45,01"	002° 53' 46,66"	37

3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de Real Decreto 370/2011, el aeropuerto de Bilbao se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como aeródromo de letra de clave «A».

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao aprobadas por Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo (B.O.E. núm. 77, de 31 de marzo de 2011), de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, según la redacción vigente en el momento de la publicación de las servidumbres, y teniendo en cuenta la normativa internacional mencionada en el Apartado 3.1.

3.3 Servidumbres del aeródromo

3.3.1 Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el artículo 1 del Decreto 584/1972, «*constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que son necesarias establecer en sus alrededores y, en su caso, en su interior para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas en adecuadas condiciones de seguridad*».

Por otra parte, en base al artículo 5 del Decreto 584/1972, las áreas y superficies que se establecen para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica. Y en el artículo 6, Capítulo I de dicho Decreto, se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies.

3.3.2 Restricción de obstáculos

En el artículo 7 del Decreto 584/1972 se establece que «*ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas*».

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al artículo 8 del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de la proximidad de los aeródromos, «*deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea*».

3.4 Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

3.4.1 Generalidades

De acuerdo al artículo 11 del Decreto 584/1972, constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

En los artículos 15 y 16, Capítulo II del Decreto 584/1972, se establecen las características de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

3.4.2 Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, en el artículo 15, Capítulo II del Decreto 584/1972, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas:** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad:** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.

3.4.3 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el artículo 3 del Real Decreto 370/2011, son las que se relacionan en la **Tabla III.4**, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.4.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Bilbao

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)
TWR	71	43° 17' 52,80"	002° 54' 44,48"
Radiogoniómetro	71	43° 17' 52,80"	002° 54' 44,48"
C.Emisores	59	43° 18' 02,34"	002° 55' 47,05"
DVOR_BLV	41	43° 18' 15,74"	002° 56' 09,18"
DME_BLV	43	43° 18' 16,20"	002° 56' 09,45"
LLZ_IBO	37	43° 17' 43,48"	002° 53' 42,45"
GP_IBO	36	43° 18' 15,10"	002° 55' 20,58"
DME_IBO	42	43° 18' 15,52"	002° 55' 20,22"
LLZ_IBL	34	43° 18' 26,23"	002° 55' 39,08"
GP_IBL	39	43° 17' 52,32"	002° 54' 18,16"
DME_IBL	48	43° 17' 52,33"	002° 54' 18,16"
NDB_B	62	43° 22' 22,15"	003° 02' 05,53"

3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

3.5.1 Generalidades

De acuerdo al artículo 17 del Decreto 584/1972, «*constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquellas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo*».

Además, según dicho artículo 17, las servidumbres a establecer son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

En los artículos 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24, Capítulo III del Decreto 584/1972, se establecen las características de las servidumbres correspondientes a cada tipo de maniobra.

3.5.2 Restricción de obstáculos

En el artículo 17 del Decreto 584/1972 se indica que «*Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos*».

3.5.3 Procedimientos de aproximación por instrumentos

Las maniobras instrumentales recogidas en los planos descriptivos de las servidumbres establecidas por el Real Decreto 370/2011, son las que se relacionan a continuación:

- Aproximación ILS RWY 30, de fecha 10 de abril de 2008
- Aproximación ILS RWY 12, de fecha 10 de abril de 2008

- Aproximación VOR RWY 10, de fecha 10 de abril de 2008
- Aproximación VOR RWY 12, de fecha 10 de abril de 2008
- Aproximación VOR RWY 28, de fecha 10 de abril de 2008
- Aproximación VOR RWY 30, de fecha 10 de abril de 2008

3.6 Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 370/2011

Las servidumbres vigentes, descritas en los apartados anteriores, se muestran en el plano 5.1 de este Plan Director.

Este plano consta de dos hojas:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.
- Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves.

3.7 Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves vigentes

3.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores. La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas la acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

Por otra parte, de acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

3.7.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado 3 son los siguientes:

Pertenecientes a la provincia de Bizkaia:

- Abadiño
- Abanto y Ciérvana-Abanto Zierbena
- Ajangiz
- Alonsotegi
- Amorebieta-Etxano
- Arratzu
- Arrieta
- Arrigorriaga
- Artzentales
- Atxondo
- Aulesti
- Barakaldo
- Barrika
- Basauri
- Bedia
- Berango
- Berriz
- Bilbao
- Busturia
- Derio
- Dima
- Durango
- Elorrio
- Erandio
- Ereño
- Ermua
- Errigoiti
- Etxebarri
- Etxebarria
- Forua
- Fruiz
- Galdakao
- Galdames
- Gamiz-Fika
- Garai
- Gatika
- Gautegiz Arteaga
- Gernika-Lumo
- Getxo
- Gorliz
- Güeñes
- Igorre
- Iurreta
- Izurtza
- Kortezubi
- Larrabetzu
- Laukiz
- Leioa
- Lemoa
- Lemoiz
- Lezama
- Loiu
- Mallabia
- Markina-Xemein
- Maruri-Jatabe
- Mendata
- Meñaka
- Morga
- Mungia
- Munitibar-Arbatzegi Gerrickaitz
- Murueta
- Muskiz
- Muxika
- Nabarniz
- Ortuella
- Plentzia
- Portugalete
- Santurtzi
- Sestao
- Sondika
- Sopela

- Sopuerta
- Trucios-Turtzioz
- Urduliz
- Valle de Trápaga-Trapagaran
- Zaldibar
- Zamudio
- Zaratamo
- Zierbena

Pertencientes a la provincia de Gipuzkoa:

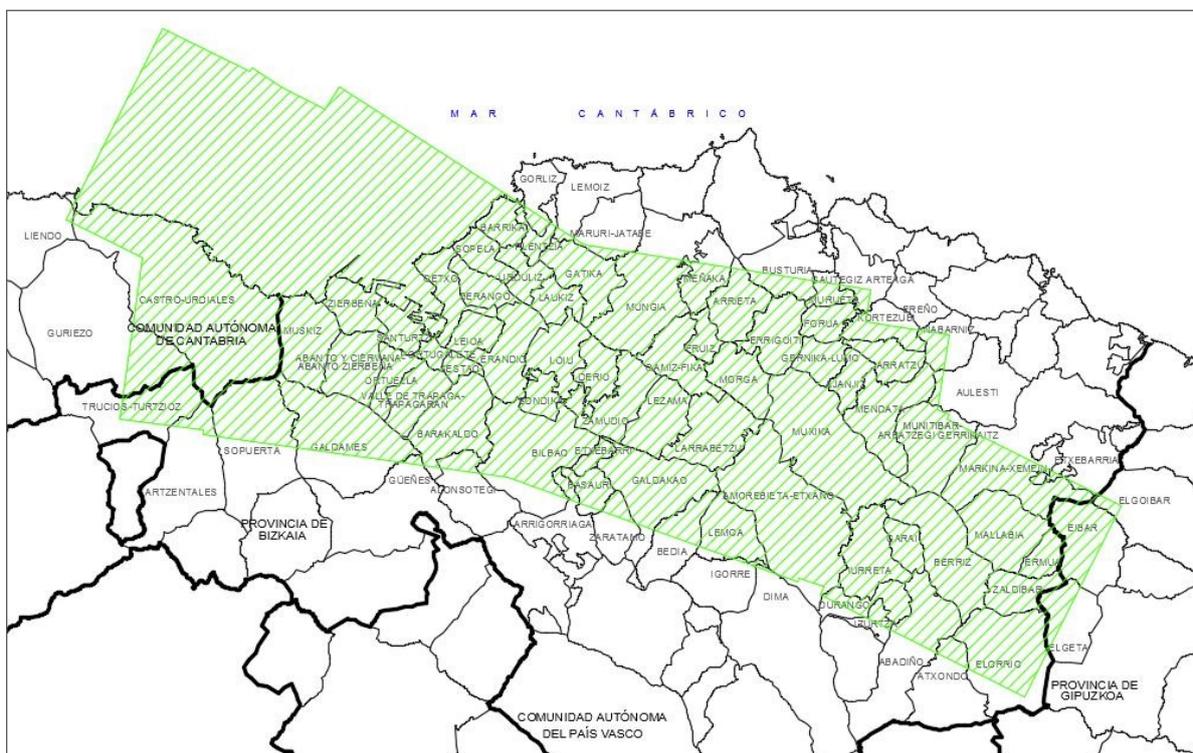
- Eibar
- Elgoibar
- Elgeta

Pertencientes a la Comunidad Autónoma de Cantabria:

- Castro-Urdiales
- Liendo
- Guriezo

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes del aeropuerto de Bilbao, se muestran en la Ilustración III.21.

Ilustración III.21.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes



4 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual

4.1 Introducción

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, en su actual redacción, se ha procedido a la elaboración de la propuesta de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao correspondientes al estado actual.

4.2 Datos generales del aeropuerto

Actualmente el aeropuerto de Bilbao cuenta con dos pistas denominadas 10-28 y 12-30.

4.2.1 Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 12-30. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la **Tabla III.5**. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 41 metros.

Tabla III.5.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. U.T.M. ETRS89 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
PR	43° 18' 03,920"	002° 54' 38,210"	507.250,0	4.794.255,0	41

4.2.2 Pistas de vuelo

Actualmente el campo de vuelos del aeropuerto de Bilbao dispone de dos pistas denominadas 10-28 y 12-30.

La pista 10-28 tiene unas dimensiones pavimentadas de 1.910 x 45 metros. Dispone de una Zona Libre de Obstáculos (CWY) y no dispone de Zona de Parada (SWY).

La pista 12-30 tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.600 x 45 metros. Dispone de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y carece de Zona de Parada (SWY).

Las distancias declaradas de las pistas, así como las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos son las indicadas en la Tabla III.6.

Tabla III.6.- Distancias declaradas de las pistas 10-28 y 12-30

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	Máxima cota CWY (m)	SWY(m)
10	1.195	1.195	1.195	1.910	No	---	No
28	1.910	2.055	1.910	1.355	145 x 150	35,6	No
12	2.540	2.650	2.540	2.540	110 x 150	36,9	No
30	2.600	2.700	2.600	2.140	100 x 150	36,3	No

En la Tabla III.7 se muestran las coordenadas geográficas y coordenadas UTM en el sistema ETRS89, y elevaciones en metros sobre el nivel del mar, de los umbrales y los extremos de las pistas utilizados en el diseño de las servidumbres de aeródromo del estado actual:

Tabla III.7.- Umbrales y extremos de las pistas 10-28 y 12-30

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM REGCAN95 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Umbral pista 10	43° 18' 11,710"	002° 56' 09,330"	505.196,9	4.794.493,4	35,5
Umbral pista 28	43° 18' 06,630"	002° 55' 09,610"	506.542,5	4.794.337,8	35,9
Extremo pista 10	43° 18' 04,540"	002° 54' 45,150"	507.093,7	4.794.273,9	39,6

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM REGCAN95 (HUSO 30)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	
Extremo pista 28	43° 18' 11,710"	002° 56' 09,330"	505.196,9	4.794.493,4	35,5
Umbral pista 12	43° 18' 22,850"	002° 55' 29,780"	506.087,6	4.794.837,8	36,3
Umbral pista 30	43° 17' 51,730"	002° 54' 04,880"	508.001,4	4.793.879,8	39,1
Extremo pista 12	43° 17' 45,910"	002° 53' 49,020"	508.359,0	4.793.700,7	36,9
Extremo pista 30	43° 18' 22,850"	002° 55' 29,780"	506.087,6	4.794.837,8	36,3

4.2.3 Clasificación del aeropuerto

Según el «Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.», la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una longitud básica que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de elevación. A continuación, se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1°C en que la temperatura de referencia del aeródromo (26°C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de pendiente de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma).

La pendiente efectiva de la pista 10-28 es del 0,218 %, y la pendiente efectiva de la pista 12-30 es del 0,198%.

Las longitudes básicas de las pistas, resultante de dividir la longitud física de la misma por los factores de corrección por temperatura, elevación y pendiente efectiva, son 1.665 metros para la pista 10-28 correspondiente a la letra clave B, y 2.269 metros para la pista 12-30, correspondiente a la letra clave A. Este aeropuerto se considera con letra clave «A», según la clasificación recogida en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero.

4.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo

4.3.1 Generalidades

En base al artículo 5 del Decreto 584/1972, las áreas y superficies que se propone establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En el artículo 6, Capítulo I del Decreto 584/1972 se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies. Para el aeropuerto de Bilbao se ha tenido en cuenta la clasificación del aeródromo de letra clave A, aproximaciones instrumentales y pista principal de despegue.

Respecto a las áreas y superficies definidas según este artículo, la superficie horizontal interna definida para el aeropuerto de Bilbao está constituida por cuatro arcos circulares, unidos por rectas tangentes; las proyecciones verticales sobre el terreno de los centros de dichos arcos coinciden con las intersecciones del eje de pista con los bordes interiores de las superficies de aproximación, y el radio de estos arcos es de 4.000 metros.

Las superficies de subida en el despegue presentan una anchura final de 1.800 metros en los despegues por las pistas 10 y 30, con trayectorias nominales previstas en curva; y una anchura final de 1.200 metros para los despegues por las pistas 12 y 28, con trayectorias nominales previstas rectas. Además, los últimos 90 metros de la pista 28 no son útiles para despegues ni aterrizajes, y los últimos 715 metros de la pista 10 no son útiles para despegues.

4.4 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

4.4.1 Generalidades

En base a los artículos 15 y 16, del Capítulo II del Decreto 584/1972, se proponen las servidumbres correspondientes a cada instalación radioeléctrica asociada al estado actual del aeropuerto de Bilbao.

4.4.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al aeropuerto de Bilbao son las que se relacionan en la Tabla III.8, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.8.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Bilbao

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
C. emi. y recep. VHF/UHF (TWR LEBB)	70,8	43° 17' 52,821"	002° 54' 44,460"	507.109,6	4.793.912,4
C. emi. VHF/UHF (EMI eeBBO)	59,6	43° 18' 02,427"	002° 55' 47,068"	505.698,7	4.794.207,4
LLZ IBL	31,1	43° 18' 27,369"	002° 55' 42,121"	505.809,5	4.794.977,0
GP IBL	38,7	43° 17' 52,929"	002° 54' 19,686"	507.667,8	4.793.916,4
DME IBL	38,7	43° 17' 52,929"	002° 54' 19,686"	507.667,8	4.793.916,4
LLZ IBO	34,9	43° 17' 43,487"	002° 53' 42,404"	508.508,2	4.793.626,1
GP IBO	36,1	43° 18' 15,003"	002° 55' 20,654"	506.293,5	4.794.595,9
DME IBO	36,3	43° 18' 15,541"	002° 55' 20,212"	506.303,4	4.794.612,5
VOR BLV	42,0	43° 18' 15,769"	002° 56' 09,160"	505.200,6	4.794.618,6
DME BLV	42,0	43° 18' 15,769"	002° 56' 09,160"	505.200,6	4.794.618,6
SSR RDRS SBILB	33,3	43° 18' 02,354"	002° 55' 47,025"	505.699,7	4.794.205,2
NDB B	62,0	43° 22' 22,158"	003° 02' 05,462"	497.176,6	4.802.218,0

La pendiente utilizada para el cálculo de las servidumbres del radar es del 2%.

4.5 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

4.5.1 Generalidades

En base al Capítulo III del Decreto 584/1972, se proponen las servidumbres de la operación de aeronaves para el estado actual del aeropuerto de Bilbao.

Estas servidumbres son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

4.5.2 Procedimientos de aproximación por instrumentos

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al aeropuerto de Bilbao para los que se propone el establecimiento de servidumbres:

- Aproximación instrumental de precisión ILS Z RWY 12, de fecha 3 de marzo de 2016
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y RWY 12, de fecha 10 de diciembre de 2015
- Aproximación instrumental de precisión ILS Z RWY 30, de fecha 10 de diciembre de 2015
- Aproximación instrumental de precisión ILS Y RWY 30, de fecha 10 de diciembre de 2015
- Aproximación instrumental de no precisión VOR RWY 12, de fecha 10 de diciembre de 2015
- Aproximación instrumental de no precisión VOR RWY 30, de fecha 10 de diciembre de 2015

4.5.3 Propuesta de servidumbres correspondientes a los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

Se propone establecer las servidumbres correspondientes a las aproximaciones efectuadas con los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, de acuerdo al artículo 24 del Decreto 584/1972, en su actual redacción.

En el aeropuerto de Bilbao se dispone de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación PAPI para la aproximación por cada umbral.

En la Tabla III.9 se indican las coordenadas de referencia del sistema PAPI para cada uno de los umbrales a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas.

Tabla III.9.-Coordenadas de referencia del sistema PAPI

PAPI	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
Ala derecha RWY10	36,2	43° 18' 09,088"	002° 55' 58,089"	505.450,2	4.794.412,7
Ala izquierda RWY10	36,2	43° 18' 12,369"	002° 55' 57,565"	505.461,9	4.794.513,9
Ala izquierda RWY28	35,4	43° 18' 06,109"	002° 55' 23,055"	506.239,6	4.794.321,5
Ala derecha RWY12	37,7	43° 18' 16,719"	002° 55' 18,109"	506.350,7	4.794.648,9
Ala izquierda RWY12	37,7	43° 18' 19,676"	002° 55' 16,077"	506.396,4	4.794.740,2
Ala izquierda RWY30	40,7	43° 17' 54,965"	002° 54' 18,750"	507.688,8	4.793.979,2

4.6 Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual

La propuesta de servidumbres del estado actual se muestra en el Plano 5.2 de este Plan Director.

Este plano consta de tres hojas:



- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.
- Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves.
- Hoja 3: Servidumbres de la operación de aeronaves (PAPI).

4.7 Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual

4.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores. La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas la acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

Por otra parte, de acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

4.7.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, son los siguientes:

Pertenecientes a la provincia de Araba/ Álava:

- Aramaio

Pertenecientes a la provincia de Bizkaia:

- Abadiño
- Abanto y Ciérvana -Abanto Zierbena
- Ajangiz
- Alonsotegi
- Amorebieta-Etxano
- Arratzu
- Arrieta
- Arrigorriaga
- Artzentales
- Atxondo
- Aulesti
- Barakaldo
- Barrika
- Basauri

- Bedia
- Berango
- Berriz
- Bilbao
- Derio
- Dima
- Durango
- Elorrio
- Erandio
- Ereño
- Ermua
- Errigoiti
- Etxebarri
- Etxebarria
- Forua
- Fruiz
- Galdakao
- Galdames
- Gamiz-Fika
- Garai
- Gatika
- Gernika-Lumo
- Getxo
- Gorliz
- Igorre
- Iurreta
- Izurtza
- Kortezubi
- Larrabetzu
- Laukiz
- Leioa
- Lemoa
- Lemoiz
- Lezama
- Loiu
- Mallabia
- Markina-Xemein
- Maruri-Jatabe
- Mañaria
- Mendata
- Meñaka
- Morga
- Mungia
- Munitibar-Arbatzegi Gerrikaitz
- Muskiz
- Muxika
- Nabarniz
- Ortuella
- Plentzia
- Portugalete
- Santurtzi
- Sestao
- Sondika
- Sopela
- Sopena
- Trucios- Turtzioz
- Urduliz
- Valle de Trápaga- Trapagaran
- Zaldibar
- Zamudio
- Zaratamo
- Zierbena
- Ziortza-Bolibar

Pertenecientes a la provincia de Gipuzkoa:

- Arrasate/ Mondragón
- Eibar
- Elgeta

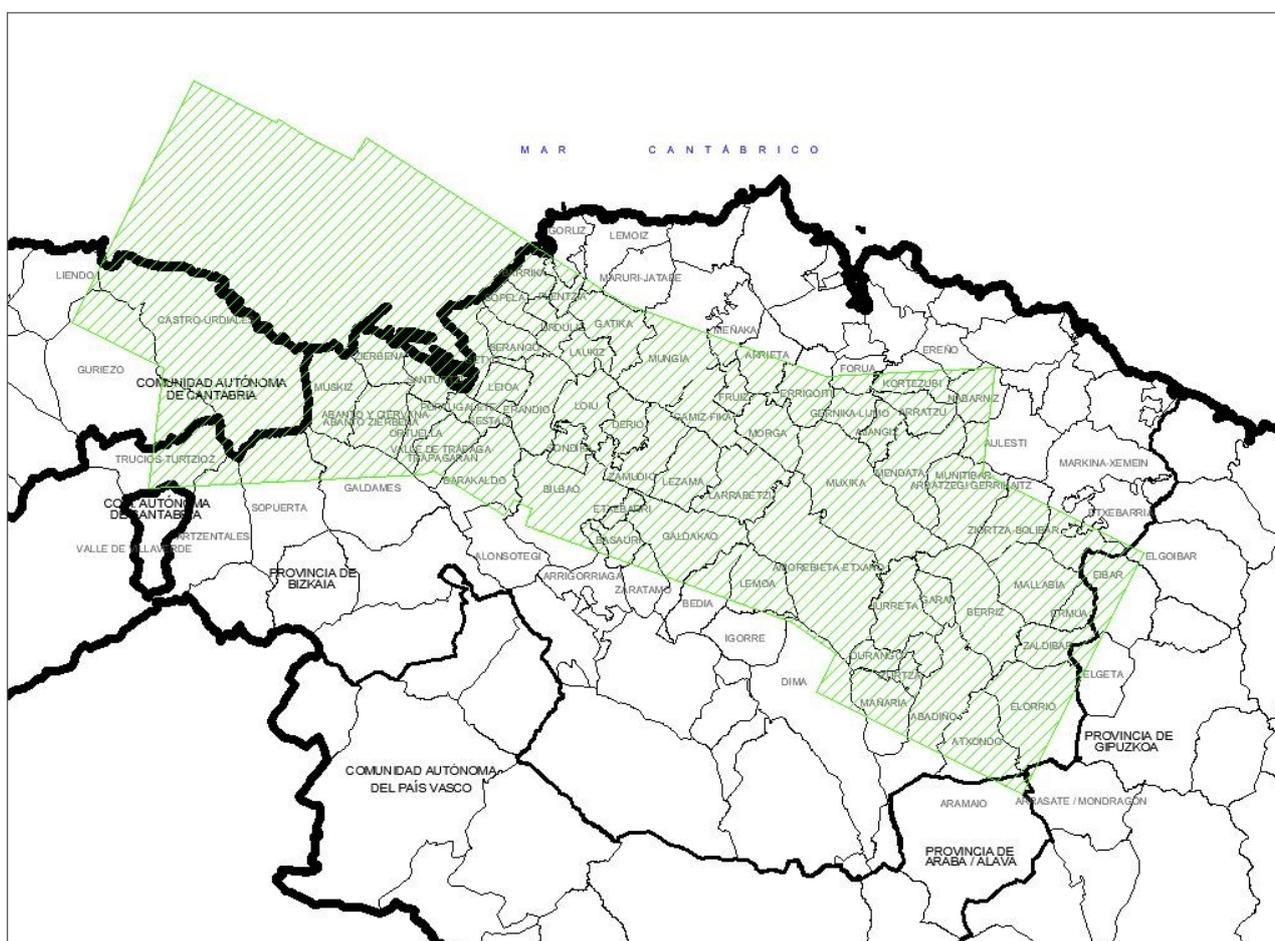
- Elgoibar

Pertencientes a la Comunidad Autónoma de Cantabria:

- Castro-Urdiales
- Guriezo
- Liendo
- Valle de Villaverde

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, se muestran en la Ilustración III.22.

Ilustración III.22.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual



5 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

5.1 Introducción

Las actuaciones de la situación de partida detalladas en el Capítulo 2 del presente Plan Director contemplan el cambio de ubicación del VOR/DME_BLV. La ejecución de esta actuación afecta al diseño de las servidumbres aeronáuticas propuestas en el Apartado 5.

El desarrollo previsible de las instalaciones aeroportuarias en lo que se refiere a la configuración del campo de vuelo no se espera que cambie con respecto al escenario actual, descrito en el Apartado 0.

5.2 Propuesta de servidumbres del aeródromo

El desarrollo previsible de las instalaciones aeroportuarias en lo que se refiere a la configuración del campo de vuelo no se espera que cambie con respecto al escenario actual, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas de aeródromo para el desarrollo previsible será análoga a la propuesta de servidumbres aeronáuticas de aeródromo del estado actual, descrita en el Apartado **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..**

5.3 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

5.3.1 Generalidades

En base a los artículos 15 y 16, del Capítulo II del Decreto 584/1972, se proponen las servidumbres correspondientes a cada instalación radioeléctrica asociada al desarrollo previsible del aeropuerto de Bilbao.

5.3.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas del desarrollo previsible correspondientes al aeropuerto de Bilbao son las que se relacionan en la Tabla III.10, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.10.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Bilbao

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
C. emi. y recep. VHF/UHF (TWR LEBB)	70,8	43° 17' 52,821"	002° 54' 44,460"	507.109,6	4.793.912,4
C. emi. VHF/UHF (EMI eeBBO)	59,6	43° 18' 02,427"	002° 55' 47,068"	505.698,7	4.794.207,4
LLZ IBL	31,1	43° 18' 27,369"	002° 55' 42,121"	505.809,5	4.794.977,0
GP IBL	38,7	43° 17' 52,929"	002° 54' 19,686"	507.667,8	4.793.916,4
DME IBL	38,7	43° 17' 52,929"	002° 54' 19,686"	507.667,8	4.793.916,4
LLZ IBO	34,9	43° 17' 43,487"	002° 53' 42,404"	508.508,2	4.793.626,1
GP IBO	36,1	43° 18' 15,003"	002° 55' 20,654"	506.293,5	4.794.595,9
DME IBO	36,3	43° 18' 15,541"	002° 55' 20,212"	506.303,4	4.794.612,5
VOR BLV	35,2	43° 18' 15,054"	002° 55' 31,252"	506.054,7	4.794.597,2
DME BLV	35,2	43° 18' 15,495"	002° 55' 30,947"	506.061,5	4.794.610,9
SSR RDRS SBILB	33,3	43° 18' 02,354"	002° 55' 47,025"	505.699,7	4.794.205,2
NDB B	62,0	43° 22' 22,158"	003° 02' 05,462"	497.176,6	4.802.218,0

5.4 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

En base al desarrollo previsible propuesto, las maniobras de aproximación instrumental se espera que cambien con respecto al escenario actual. Por lo tanto, al no disponer de las maniobras futuras, no se establece ninguna propuesta de servidumbres aeronáuticas de la operación de aeronaves para el desarrollo previsible.

5.5 Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

La propuesta de servidumbres de desarrollo previsible se muestra en el Plano 5.3 de este Plan Director.

Este plano consta de una hoja:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.

No existe representación de la propuesta de servidumbres de desarrollo previsible para la operación de aeronaves, según lo descrito en el Apartado 5.4.

5.6 Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo y radioeléctricas del desarrollo previsible

5.6.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores. La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

Por otra parte, de acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

5.6.2 Términos municipales afectados

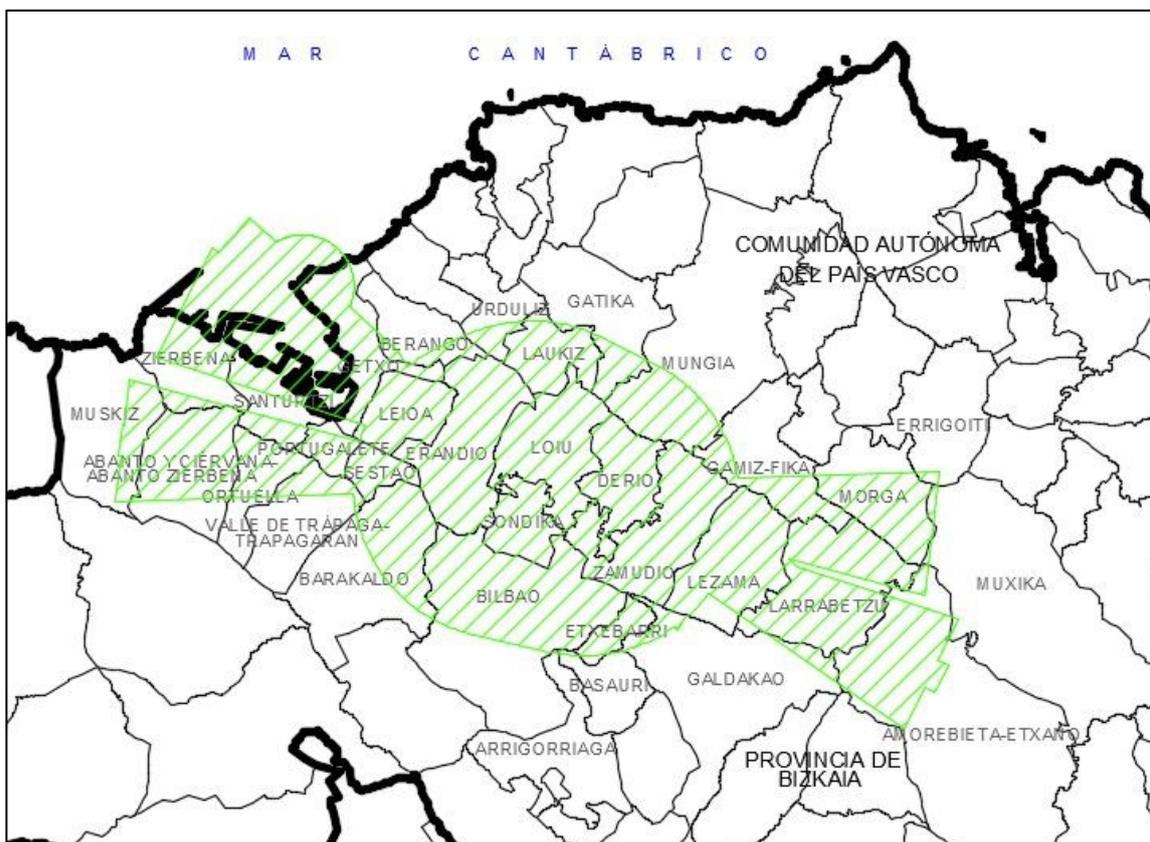
Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los Apartados 0 y **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**0 son los siguientes:

- Abanto y Ciérvana-Abanto Zierbena
- Amorebieta-Etxano
- Arrigorriaga
- Barakaldo
- Basauri

- Berango
- Bilbao
- Derio
- Erandio
- Errigoiti
- Etxebarri
- Galdakao
- Gamiz-Fika
- Gatika
- Getxo
- Larrabetzu
- Laukiz
- Leioa
- Lezama
- Loiu
- Morga
- Mungia
- Muskiz
- Muxika
- Ortuella
- Portugalete
- Santurtzi
- Sestao
- Sondika
- Urduliz
- Valle de Trápaga-Trapagaran
- Zamudio
- Zierbena

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible de aeródromo y radioeléctricas, descrito en el Apartado **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**, se muestran en la Ilustración III.23.

Ilustración III.23.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas de aeródromo y radioeléctricas del desarrollo previsible



Como se puede observar, los municipios afectados son menos que en la propuesta de estado actual, debido a que en la propuesta de desarrollo previsible no se han considerado las servidumbres de la operación de aeronaves, según lo descrito en el Apartado 5.4.

6 Áreas de afección acústica en el territorio

6.1 Preámbulo

El análisis de la afección acústica del territorio está destinado a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en el entorno de dichas infraestructuras.

Para evaluar el grado de exposición al ruido, se han calculado los niveles sonoros existentes en las áreas acústicas propuestas en función de los usos predominantes del suelo, conforme a la definición que de éstas establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm 178, de 26 de julio de 2012). Esta evaluación se ha realizado tanto para el escenario actual como para el desarrollo previsible del Plan Director.

6.2 Metodología y criterios de cálculo

6.2.1 Modelo informático de simulación

En el cálculo de los niveles acústicos se ha empleado la versión 7.0d del modelo matemático INM (“Integrated Noise Model”) de la “Federal Aviation Administration” (FAA).

6.2.2 Configuración física del aeropuerto

El campo de vuelos del Aeropuerto de Bilbao dispone de dos pistas, de orientaciones 10-28 y 12-30 de 1.910 y 2.600 metros de longitud respectivamente y 45 metros de anchura. Además, dispone de siete puestos de estacionamiento de helicópteros repartidos, tal como recoge el AIP, tres (H1, H2 y H3) en la plataforma sur, otros dos (H4 y H5) en la plataforma de helicópteros y los dos últimos en la plataforma norte (H12 y H21).

Las características físicas de las pistas se indican en la Tabla III.11.

Tabla III.11.- Características de las pistas

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
10	096,64 ° GEO	1.910	45	Asfalto
28 ¹	276,66 ° GEO	1.910	45	Asfalto
12	116,64 ° GEO	2.540	45	Asfalto
30 ²	296,66 ° GEO	2.600	45	Asfalto

(1) Umbral desplazado 555 m

(2) Umbral desplazado 460 m

En lo que respecta a la operativa de helicópteros, para la simulación se han agrupado las operaciones de este tipo de aeronaves entorno a cuatro puestos de estacionamiento cuyas coordenadas se muestran en la Tabla III.112.

Tabla III. 12.- Coordenadas (ETRS89 30N) de los puestos de estacionamiento para helicópteros

Puesto	X (m)	Y (m)
H1 ¹	505.207,05	4.794.281,11
H21	507.386,81	4.794.658,61
H12	507.802,37	4.794.350,59
H5 ²	506.279,21	4.794.247,52

(1) H1 engloba las operaciones de helicópteros de los puestos de estacionamiento H1, H2 y H3 situados en la plataforma sur.

(2) H5 engloba las operaciones de helicópteros de los puestos de estacionamiento H4 y H5 situados en la plataforma de helicópteros

6.2.3 Régimen de utilización de pistas

Para el cálculo de las isófonas se han evaluado los datos operativos de los tres últimos años (2015-2017) del aeropuerto de Bilbao, para reflejar una situación promedio. Esta distribución se corresponde con el reparto siguiente.

- ✓ Cabecera 10: 0,03 %
- ✓ Cabecera 28: 0,05 %
- ✓ Cabecera 12: 21,64 %
- ✓ Cabecera 30: 78,29 %

6.2.4 Trayectorias de aterrizaje y despegue

Se ha considerado la información contenida en el documento de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del Aeropuerto de Bilbao en la fecha en que se ha llevado a cabo el cálculo de las isófonas.

En lo que respecta a la operativa de helicópteros, debido a la naturaleza visual de las maniobras de despegue y aterrizaje de este tipo de aeronaves, se han considerado las trayectorias alineadas con el eje de la pista.

6.2.5 Dispersiones respecto a la ruta nominal

Dispersiones laterales

Por motivos operativos, las aeronaves no siguen una única trayectoria de vuelo, sino que se producen dispersiones laterales de las trayectorias reales de vuelo sobre la trayectoria nominal. Para calcular las dispersiones en las operaciones de salida, se ha adoptado el criterio fijado en la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del ruido.

Dispersiones verticales

Para calcular la dispersión vertical de las trayectorias de las aeronaves se ha adoptado un “stage” o “longitud de etapa” máxima por tipo de aeronave.

Esta variable se define como la distancia que la aeronave recorre desde el aeropuerto origen hasta el aeropuerto destino o escala. Este parámetro permite al INM estimar el peso de la aeronave en el despegue y, por consiguiente, el perfil de ascenso que desarrollará en su operación.

6.2.6 Número de operaciones y composición de la flota

El escenario actual considerado corresponde a la situación existente durante el año 2017. Su caracterización, en relación al número de operaciones y a la composición de la flota de aeronaves, se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA. Este sistema recoge todas las operaciones que tuvieron lugar en el aeropuerto de Bilbao para el escenario actual considerado.

Considerando la definición de los índices de ruido descrita en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se ha utilizado como número de operaciones de despegue/aterrizaje a calcular, el día medio, el cual se corresponde con un promedio del cómputo total del tráfico producido durante un año.

Así mismo, se han diferenciado tres periodos temporales para distribuir el tráfico previsto, día (7:00-19:00h), tarde (19:00-23:00h) y noche (23:00-7:00). Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003 del Ruido y a los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre y 1367/2007, de 19 de octubre.

Para el escenario futuro contemplado en el presente documento, se ha simulado el número de operaciones correspondiente a la previsión de demanda para el escenario desarrollo previsible del Plan Director.

Tabla III.13.- Operaciones totales simuladas, según tipología, escenario y período.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)				
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE	NOCHE
AERONAVES ALA FIJA				
Actual	126,98	89,44	31,32	6,22
Desarrollo previsible	187,91	132,36	46,34	9,21
HELICÓPTEROS				
Actual	1,76	1,73	0,03	0,00
Desarrollo previsible	2,61	2,57	0,04	0,00

La tipología de las aeronaves y la contribución (%) de cada modelo al volumen total del tráfico que se ha utilizado en las simulaciones se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA.

Para la caracterización de la flota de aeronaves utilizada para el desarrollo previsible, se han considerado los modelos de aeronaves que se prevé operarán en el ese horizonte conforme a lo especificado en el Plan Director.

6.2.7 Variables climatológicas

Para representar la influencia de las variables climatológicas en el proceso de transmisión del ruido, se han considerado los siguientes valores de temperatura para los periodos anteriormente definidos:

- Periodo día: 16,0°C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 7:00 hasta las 19:00 horas.
- Periodo tarde: 15,3 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 19:00 hasta las 23:00 horas.
- Periodo noche: 12,7 °C, se corresponde con el valor medio de un periodo de 10 años calculado a partir de las medias mensuales de las temperaturas horarias registradas desde las 23:00 hasta las 7:00 horas.

Con el mismo criterio se ha establecido un valor de presión atmosférica para cada uno de los tres periodos horarios considerados:

- Periodo día: 763,49 mm Hg.
- Periodo tarde: 763,59 mm Hg.
- Periodo noche: 763,71 mm Hg.

Los datos horarios, tanto de temperatura como de presión atmosférica, a partir de los cuales se han obtenido las variables climatológicas utilizadas en el estudio han sido proporcionados por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET).

6.2.7 Modelización del terreno

El programa de simulación INM tiene la posibilidad de incorporar los datos altimétricos disponibles del terreno que se estudia, con el fin de considerar su efecto sobre los demás parámetros de la simulación.

6.3 Resultados

6.3.1 Métrica considerada

De acuerdo con la legislación aplicable, es necesario proceder a la evaluación de los escenarios. en términos de afección acústica, mediante los indicadores Ld, Le y Ln.

La base de los indicadores empleados radica en la definición del nivel continuo equivalente a largo plazo, LAeq, distinguiendo entre un periodo día (7:00-19:00 horas), un periodo tarde (19:00-23:00 horas) y un periodo noche (23:00-7:00 horas).

6.3.2 Índices de calidad ambiental

Al tratarse de una infraestructura existente, la valoración de la situación acústica consiste en la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en la Tabla A del Anexo II del 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. (BOE núm. 254, de 23 de octubre de 2007), modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm. 178, de 26 de julio de 2012).

6.3.3 Niveles sonoros

A continuación, se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde (Ld y Le) y Leq 45, 50, 55, 58 y 60 dB(A) para el periodo noche (Ln), de los escenarios situación actual y desarrollo previsible.

Ilustración III.24.- Huellas acústicas del aeropuerto de Bilbao. Periodo día (7-19h).

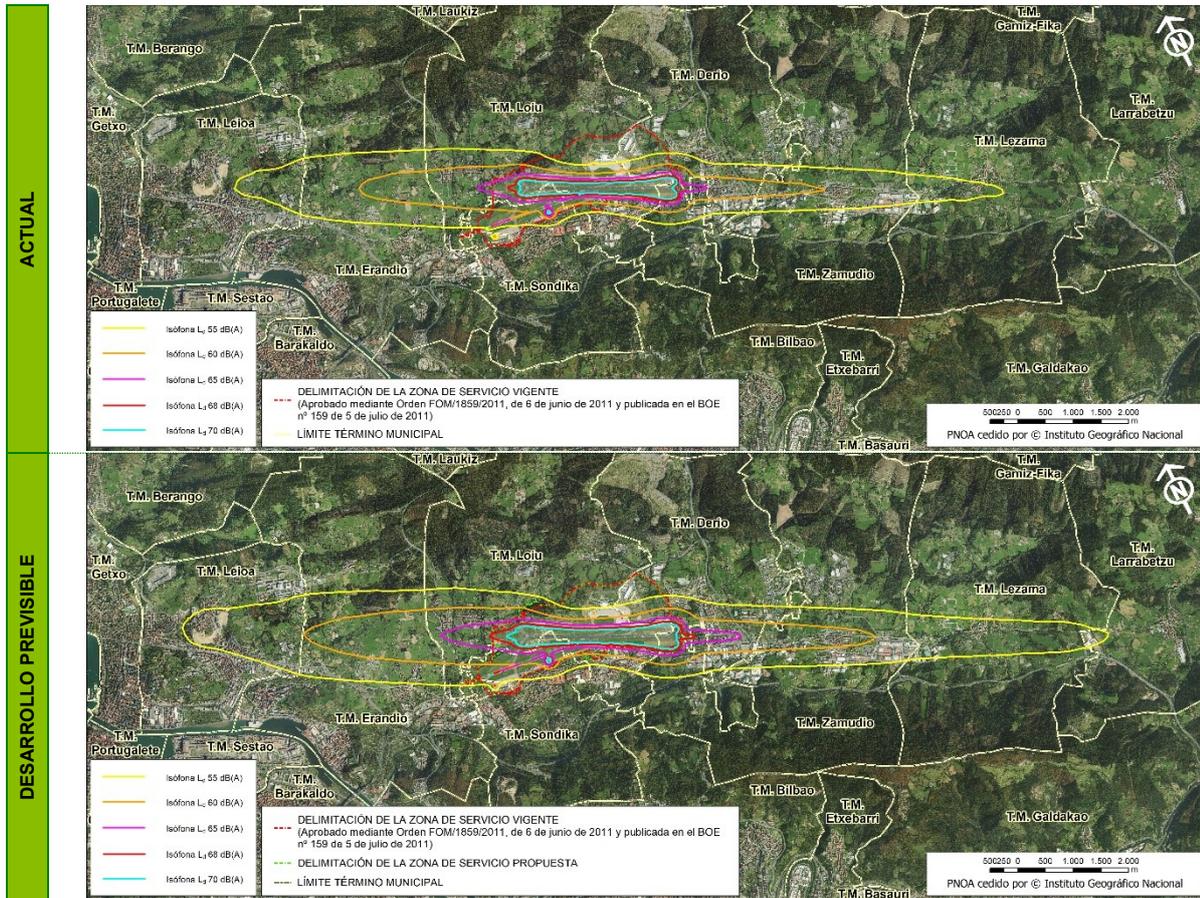


Ilustración III.25.- Huellas acústicas del aeropuerto de Bilbao. Periodo tarde (19-23h).

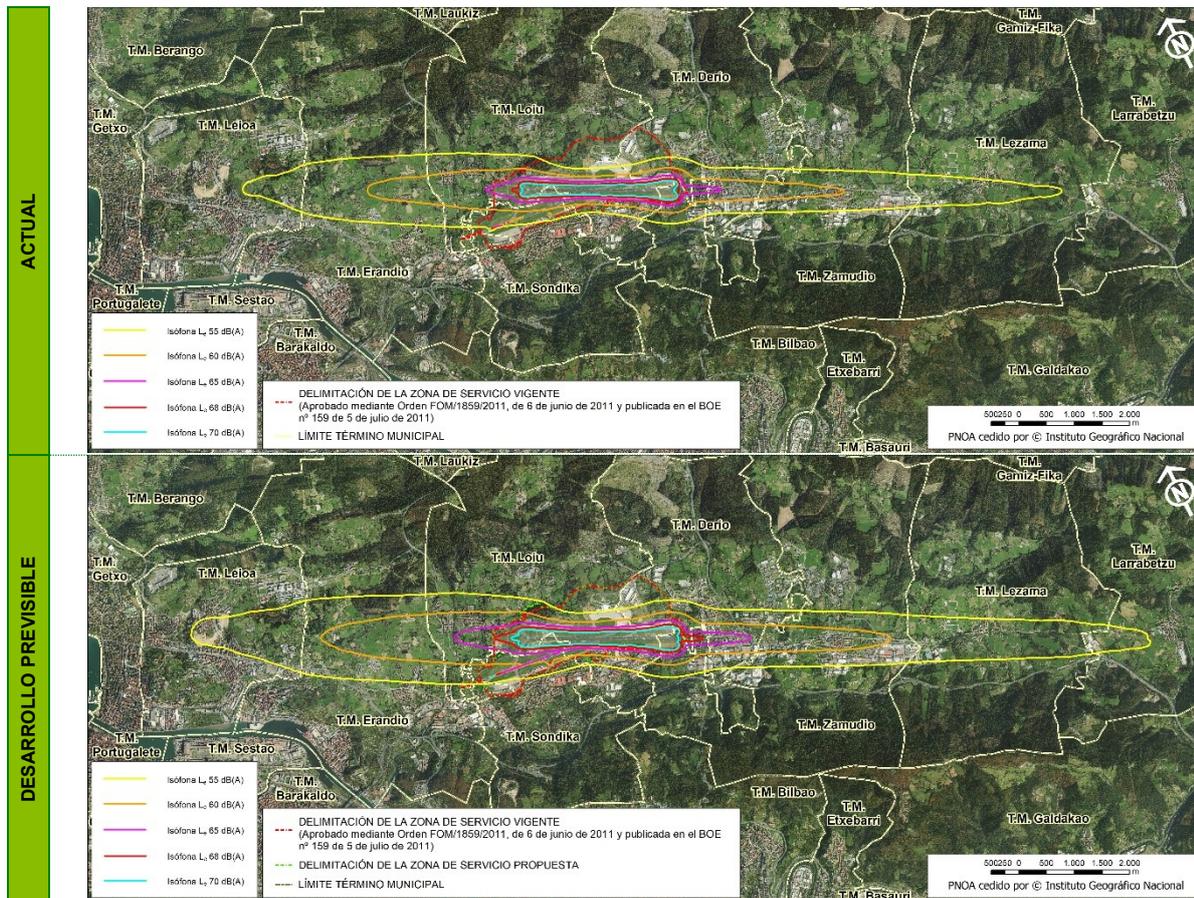
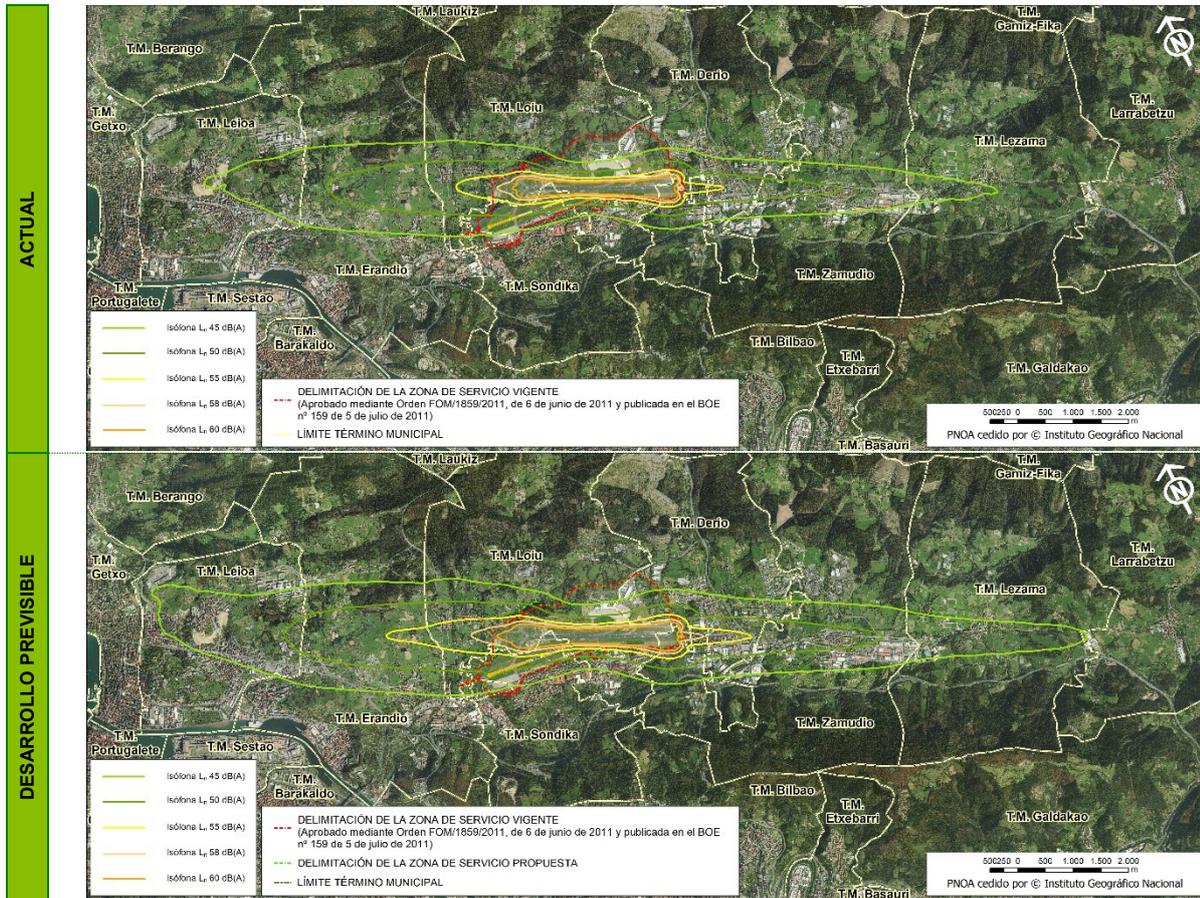


Ilustración III.26.- Huellas acústicas del aeropuerto de Bilbao. Periodo noche (23-7h).



6.4 Propuesta de Servidumbre Acústica

Según el Artículo 4 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, los planes directores deben contener documentación que refleje el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de servidumbres aeronáuticas, siendo las de tipo acústico una categoría de estas según el citado artículo 63 de la Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

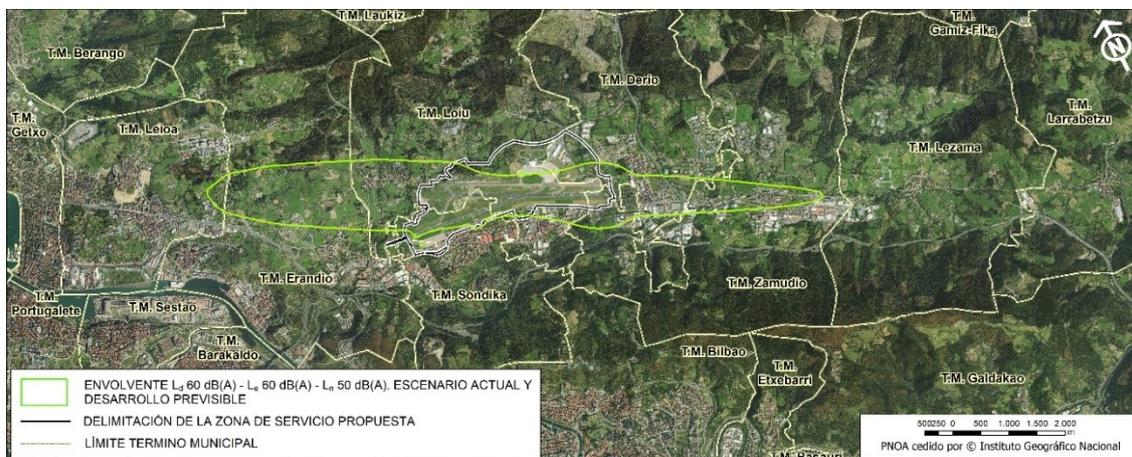
La delimitación de la zona de servidumbre acústica del aeropuerto de Bilbao, aprobada mediante Real Decreto 55/2018, de 2 de febrero, se elaboró en cumplimiento de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, como la Ley 37/2003, del Ruido, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas verificando los criterios técnicos recogidos en dicha legislación.

Ilustración III.27.- Delimitación de la zona de servidumbre acústica



No obstante, dado que la envolvente de la isófona definida por L_d 60 dB(A), L_e 60 dB(A) y L_n 50 dB(A) del escenario de desarrollo previsible obtenida para la presente propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Bilbao difiere de la zona de servidumbre acústica aprobada, no quedando englobada en su totalidad por la servidumbre propuesta, ésta será analizada y se iniciará el trámite para su modificación teniendo en cuenta la nueva situación del aeropuerto.

Ilustración III.28.- Propuesta de modificación Servidumbre Acústica



7 Compatibilidad del aeropuerto con su Entorno

7.1 Preámbulo

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el aeropuerto, en este Apartado se recogen una serie de criterios que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, “Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación aérea, estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en las disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación”.

Asimismo, en la Disposición Adicional Única de la dicha Ley 48/1960, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, “el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos”.

La Ley 13/1996 en su artículo 166.2 establece expresamente que: “los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”.

En la misma línea se refiere el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que dispone en su artículo 8 que: “a los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”.

Para verificar el cumplimiento de lo anterior, la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, modificado por el Real Decreto 1267/2018, establece que:

“Las Administraciones u Organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.”

La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.”

En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podría procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado.

Asimismo, también queda recogido en el artículo 29.2 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013:

“Los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones aeronáuticas civiles, serán informados por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. A tales efectos, previo a la aprobación inicial del instrumento de ordenación, el organismo competente del planeamiento solicitará de la Dirección General de Aviación Civil la emisión de dicho informe. Los informes relativos a las modificaciones o revisiones de planeamiento se ceñirán a los aspectos que hayan sido objeto de alteración.

En el caso de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, se requerirá el informe previo del Ministerio de Defensa.

Estos informes tendrán el carácter de preceptivos y vinculantes en lo que se refiere a la compatibilidad del planeamiento con las servidumbres aeronáuticas. En ellos se identificarán los ámbitos o sectores del planeamiento urbanístico informado que podrán acogerse a lo previsto en el artículo 32, así como las condiciones particulares adicionales que resultasen necesarias para garantizar el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas a los efectos de lo previsto en los artículos 31, 32 o 33.

El plazo para la emisión de estos informes es de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida, incluido el informe del Ministerio de Defensa, y en su caso, el de la Comunidad Autónoma. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el informe o informes preceptivos y vinculantes, se entenderán evacuados con carácter disconforme.

A falta de solicitud del informe preceptivo así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el instrumento de planificación territorial o urbanística en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.”

Por ello, a continuación se recogen las disposiciones legales y también se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios, en base a la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, que tendrán que tenerse en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la referida disposición adicional.

7.2 Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios

Los planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial, en cumplimiento de la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, modificado por el Real Decreto 1267/2018, y del artículo 29.2 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 297/2013, sin perjuicio de que potestativamente pueda consultarse la viabilidad de las propuestas con carácter previo a la formalización del planeamiento.

Por ello, tendrán en cuenta las superficies de limitación de alturas que resulten más restrictivas en cada caso para determinar las alturas (respecto al nivel del mar) que no deberán ser sobrepasadas por ninguna nueva

edificación (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), o gálibo de viario o vía férrea.

No obstante lo anterior, podrán informarse favorablemente o autorizarse las actuaciones que superen las superficies de limitación de alturas, en aquellos casos en que, mediante estudio aeronáutico se acredite, a juicio de la autoridad aeronáutica competente, actualmente la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en los artículos 29.5 y 33.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013.

Corresponde a los promotores del planeamiento o actuaciones que pretendan superar las superficies de limitación de alturas formular y presentar el correspondiente estudio aeronáutico firmado por profesional competente y visado por el colegio profesional correspondiente. No podrán aprobarse documentos de planeamiento territorial o urbanístico o autorizarse actuaciones sin que se haya pronunciado expresamente en sentido favorable la autoridad aeronáutica competente.

Además de las previsiones relativas a las servidumbres aeronáuticas, serán de aplicación las limitaciones derivadas del artículo 10 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas actividades o instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad.

Dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la autoridad aeronáutica competente, de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies de limitación de alturas, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas.

Las construcciones, instalaciones o plantaciones en los suelos afectados por las servidumbres aeronáuticas requieren autorización previa de la autoridad aeronáutica competente, conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción.

Por último, de acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social y, consiguientemente, sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

Asimismo, los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos incluidos en las isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, según lo expuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, de Ruido que desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido.

En este sentido, tanto el citado Real Decreto 1367/2007 como la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, establecen las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos, permitiendo

conseguir su integración con los usos urbanísticos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por dichos aeropuertos.

7.3 Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente ámbitos incluidos dentro de curvas isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta dichas huellas de ruido, así como las Servidumbres Aeronáuticas Acústicas, tanto las correspondientes a la situación actual como las relativas al desarrollo previsible.

A tales efectos, en los ámbitos incluidos dentro de las curvas isófonas $L_d = 60 \text{ dB(A)}$ - $L_e = 60 \text{ dB(A)}$ - $L_n = 50 \text{ dB(A)}$ se considerarán incompatibles los nuevos usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios, así como las nuevas edificaciones o las modificaciones de las existentes destinadas a dichos usos que incrementen el número de personas afectadas.

Para la legalización de edificaciones previamente existentes no amparadas por licencia, destinadas a usos de vivienda, residenciales o dotacionales educativos o sanitarios en cualquier categoría de suelo, que se encuentren en terrenos afectados por las curvas isófonas $L_d = 60 \text{ dB(A)}$ - $L_e = 60 \text{ dB(A)}$ - $L_n = 50 \text{ dB(A)}$, se deberán dotar del aislamiento suplementario que sea necesario para que en el interior de las mismas se cumplan los objetivos de calidad acústica aplicables al espacio interior habitable que se definen en la tabla B del Anexo 2 del 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, no corriendo el gestor aeroportuario ni el Ministerio de Fomento con los costes de dicha insonorización.

8 Áreas de Coordinación

Con motivo de las actuaciones a llevar a cabo en el horizonte que abarca el contenido de este Plan Director y que se describen en el Capítulo 5 de la Memoria, se establecerán las áreas de coordinación pertinentes entre las distintas instituciones involucradas con el fin de mantener el normal desarrollo de las operaciones aeroportuarias.

De esta forma, Aena SME, S.A., el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ayuntamiento de Derio, el Ayuntamiento de Loiu, el Ayuntamiento de Sondika, Ayuntamiento de Erandio y el Ayuntamiento de Zamudio o cualquier otro afectado, deberán cooperar para mantener el grado de seguridad, operatividad y funcionalidad de la infraestructura mientras se lleven a cabo las actuaciones que configuren el desarrollo previsible.

Asimismo, será preciso establecer una adecuada coordinación entre Aena SME, S.A. y las administraciones y organismos con competencias en el Plan Territorial Parcial del Área funcional del Bilbao Metropolitano tanto en las fases de redacción de proyecto, como en las fases de ejecución y puesta en explotación.