



1. ANTECEDENTES



1.1. EL PLAN DIRECTOR

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

La reciente actualización realizada sobre el marco normativo del Sistema General Aeroportuario reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres.

Se establece en la citada Normativa la necesidad de redactar el Plan Director adecuándose a las directrices recogidas en el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del mismo, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

Para la elaboración del Plan Director deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, y siempre garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto así como su eficaz integración en su entorno, todo ello asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

1.2. MARCO LEGAL EXISTENTE

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

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

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

Disposiciones generales

El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, ha establecido dentro del régimen jurídico de los aeropuertos de interés general de la competencia exclusiva del Estado, según el artículo 149.1.20.0 de la Constitución, la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, denominado Plan Director, que permita dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico y transporte aéreos, y al que se asigna la función de delimitación de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.

Por otra parte, el citado precepto de la Ley ha establecido la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana, los cuales no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general; este sistema general se habrá de desarrollar por medio de un plan especial o instrumento equivalente respecto de cuyo contenido y para cuya aprobación se establecen los mecanismos de colaboración precisos entre la autoridad aeronáutica y las administraciones urbanísticas competentes, así como las medidas de coordinación necesarias para asegurar el ejercicio de la competencia estatal.

De conformidad con la habilitación conferida por la disposición final 7.0 de la Ley 13/1996, este Real Decreto tiene por objeto determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la coordinación con las actuaciones de las Administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, a cuyo fin igualmente se determina el modo de aprobación del plan especial o instrumento equivalente de ordenación urbanística, aunque exclusivamente desde el punto de vista de las competencias estatales sobre los aeropuertos de interés general.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe del Ministerio de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 4 de diciembre de 1998

DISPONGO:

Artículo 1. *Zona de servicio de los aeropuertos de interés general.*

El Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de estas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma, en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 39 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960; los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto.



Artículo 2. *Plan Director del aeropuerto y de su zona de servicio.*

1. En cada aeropuerto de interés general se aprobará un Plan Director que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán:

a) Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.

b) Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

2. Asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, además de las actividades aeroportuarias señaladas en el apartado anterior, el desarrollo de otras actividades complementarias comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen; así como espacios destinados a equipamientos.

La realización de las actividades referidas en este apartado se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director del aeropuerto y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable, siempre que con ellas no se perjudique el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo ni se limite la facilidad de accesos al aeropuerto.

Artículo 3. *Contenido del Plan Director.*

1. A los efectos previstos en el artículo anterior el Plan Director del aeropuerto contendrá necesariamente:

a) Los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea.

b) Los servicios de control del tránsito aéreo.

c) Las infraestructuras para el movimiento de las aeronaves.

d) Las zonas de actividades aeroportuarias con las edificaciones e instalaciones complementarias para el servicio de las aeronaves.

e) Las edificaciones e instalaciones del aeropuerto que fueran necesarias para el movimiento y tránsito de los viajeros y de las mercancías.

f) Las zonas de estacionamiento y de acceso de personas y vehículos.

g) Los espacios para las actividades complementarias.

h) Las redes de servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.

i) Las vías de servicio del aeropuerto.

j) Los accesos viarios y ferroviarios del aeropuerto.



k) La representación del estado final del sistema general aeroportuario.

2. El Plan Director del aeropuerto incluirá también las determinaciones necesarias para que las autoridades públicas no aeronáuticas dispongan de los espacios precisos para el desarrollo de las actividades y servicios que hayan de prestar en el recinto aeroportuario.

3. El Plan Director contendrá asimismo la determinación de los espacios o superficies necesarias para posibilitar, en su caso, el despliegue de aeronaves militares y de sus medios de apoyo y recogerá las especificaciones necesarias en relación con los intereses de la defensa nacional y el control del espacio aéreo español que establezca el Ministerio de Defensa.

Artículo 4. *Documentación del Plan Director.*

El Plan Director del aeropuerto contendrá los siguientes documentos:

a) Memoria que incluirá un estudio de los antecedentes y de la situación actual del aeropuerto; sus necesidades futuras derivadas del análisis de los tráficos de pasajeros y de mercancías y de la evolución previsible de la demanda; la delimitación de la zona de servicio, con la motivación de las ampliaciones o de las desafectaciones propuestas; las actividades previstas para cada una de las áreas de la zona de servicio del aeropuerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y la relación con el planeamiento urbanístico; asimismo, incluirá las infraestructuras terrestres de acceso al aeropuerto existentes o que se deriven de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como el estudio de las que se entiendan necesarias para la conexión del aeropuerto con los sistemas generales de transporte terrestre teniendo en cuenta el volumen del tráfico aeroportuario actual y del previsible, y reflejará igualmente al ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas según las disposiciones vigentes.

b) Plano general de situación del aeropuerto de su actual zona de servicio y de la zona de servicio propuesta, y planos de cada una de las áreas en que se estructura la zona de servicio aeroportuaría con las actividades previstas; así como planos del espacio territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas.

c) Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarías en el ámbito territorial circundante.

d) Estimación de las magnitudes económicas del desarrollo del aeropuerto previsto por el Plan Director en lo que sea de la competencia del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Artículo 5. *Aprobación de los Planes Directores.*

1. La elaboración de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general se realizará por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de acuerdo con las directrices establecidas por el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

2. La aprobación de los Planes Directores corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes previo el preceptivo informe de la Dirección General de Aviación Civil, a cuyo efecto el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, una vez elaborados y realizados los actos de instrucción a que se refieren los dos apartados siguientes, los elevará a la citada Secretaría de Estado.

3. Los Planes Directores serán informados por las Administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio



y de urbanismo. Estos informes se entenderán favorables si transcurrido un mes desde la recepción de la documentación, no han sido emitidos expresamente.

4. Antes de su aprobación los Planes Directores serán remitidos a los Ministerios de Defensa, del Interior y de Medio Ambiente para que informen sobre las materias que, respectivamente, afecten a sus competencias. Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre el plazo de un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

En el supuesto de que la delimitación de la zona de servicio propuesta por el Plan Director del aeropuerto incluya bienes patrimoniales o de dominio público de titularidad de la Administración General del Estado afectados a finalidades distintas, se recabará el informe del Ministerio de Economía y Hacienda. A estos efectos, la remisión del Plan Director supondrá la iniciación del expediente de afectación o de mutación demanial, que se tramitará y resolverá de conformidad con lo establecido por la Ley del Patrimonio del Estado.

5. Las Órdenes Ministeriales que aprueben los Planes Directores se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado".

Artículo 6. *Declaración de utilidad pública.*

La aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

Artículo 7. *Revisión de los Planes Directores.*

1. Los Planes Directores de los aeropuertos se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberán actualizarse, al menos, cada ocho años.

2. La revisión y la actualización de los Planes Directores se llevarán a cabo de acuerdo con el procedimiento establecido en este Real Decreto para su aprobación.

Artículo 8. *Sistema general aeroportuario.*

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.

El sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Artículo 9. *Tramitación y aprobación del plan especial.*

1. El plan especial o instrumento equivalente se formulará por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto, y se tramitará y aprobará por la administración urbanística competente de conformidad con lo establecido por la legislación urbanística aplicable.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la Administración competente para la aprobación del plan especial, una vez realizados los actos de trámite e instrucción exigidos por la legislación urbanística

que sea de aplicación, dará traslado al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea del acuerdo de aprobación provisional del plan especial en el plazo de quince días desde la adopción de dicho acuerdo, para que dicho organismo se pronuncie sobre los aspectos de su competencia en el término de un mes a contar desde su recepción. El ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, antes de emitir su informe, recabará el de las Direcciones Generales competentes del Ministerio de Fomento.

En el caso de que el traslado no se realice, o en el supuesto de que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea se pronuncie negativamente sobre el contenido del plan especial o instrumento equivalente provisionalmente aprobado, no se procederá a su aprobación definitiva por la autoridad urbanística competente, la cual abrirá un periodo de consultas entre la administración urbanística que aprobó provisionalmente el plan y el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo. Una vez alcanzado dicho acuerdo, se comunicará a la autoridad competente para otorgar la aprobación definitiva.

En el supuesto de persistir el desacuerdo durante un periodo de seis meses contados a partir del pronunciamiento negativo del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante respecto de aquellos aspectos que afecten a la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos de interés general.

3. La aprobación definitiva de los planes especiales o instrumentos equivalentes deberá ser notificada a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en la forma y plazos establecidos por la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. El citado organismo dará traslado de la aprobación definitiva y del contenido del plan especial o instrumento equivalente a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

Artículo 10. *Ejecución de obras en el recinto aeroportuario.*

1. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985 de 2 de abril reguladora de las Bases del Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

Dichas obras deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente, a cuyo efecto los proyectos deberán sostenerse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial o instrumento equivalente a que se refiere el artículo 8, las obras que realice Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del aeropuerto, o, en defecto de éste, realizarse dentro de la zona de servicio determinada y delimitada conforme a lo establecido por la disposición transitoria única de este Real Decreto.

2. Las obras realizadas en el dominio público aeroportuario en virtud de autorización o concesión no eximen a sus promotores de la obtención de los permisos, licencias y demás autorizaciones que sean exigibles por las disposiciones vigentes. El proyecto de construcción deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario y a él se acompañará un informe de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea sobre la compatibilidad con el plan especial o, en otro caso, sobre la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto.

Disposición adicional primera. *Plazo para la aprobación de los Planes Directores.*

En el plazo de dos años se aprobarán, con arreglo a lo establecido en este Real Decreto, los Planes Directores de todos los aeropuertos de interés general.



Disposición adicional segunda. *Remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general.*

Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo 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 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 en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquel informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial pactado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio. Este informe, que tendrá carácter vinculante en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, será emitido el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más en que el informe sea evacuado, se podrá continuar con la tramitación de los planes o instrumentos generales de ordenación territorial o urbanística. En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podrá 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.

Disposición adicional tercera. *Aprobación de los Planes Directores de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.*

En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la aprobación de los Planes Directores se llevará a cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 5 de este Real Decreto y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a dichos aeródromos.

Disposición transitoria única. *Régimen transitorio del ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general.*

En tanto se proceda a la aprobación de los Planes Directores regulados por este Real Decreto, el ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general será el delimitado con anterioridad a su entrada en vigor o, en su defecto, el comprendido por el dominio público aeroportuario y el que resulte de la ejecución de proyectos de obras de construcción o ampliación de las infraestructuras aeroportuarias y de las comprendidas en el apartado 1 del artículo 3.

El Ministro de Fomento hará públicas las delimitaciones de las actuales zonas de servicio de los aeropuertos de interés general. Las correspondientes Órdenes se publicarán en el "Boletín Oficial del Estado".

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

Dado en Madrid a 4 de diciembre de 1998
JUAN CARLOS REY

El Ministro de Fomento
RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO





1.3. RESEÑA HISTÓRICA DEL AEROPUERTO

La primera contribución de la ciudad de Vitoria a la aviación viene de la mano de la carrera aérea París-Madrid de 1911. Como lugar de paso de los participantes y campo de aterrizaje, si fuera necesario en caso de emergencia, se preparan unos terrenos en la zona de Lacua, al Noroeste de la ciudad, próximos a la carretera de Bilbao, en la vega del río Zadorra.

En los años siguientes se realizan exhibiciones aéreas utilizándose los terrenos de Lacua. En 1913 el piloto francés Leonce Garnier inicia las gestiones para instalar en el campo de Lacua, en Vitoria, la "primera y única" Escuela Civil de Aviación de España. Autorizado el proyecto por parte del Ayuntamiento, se inician las obras de explanación y mejora del campo, así como la construcción de un hangar. A pesar de los esfuerzos de promoción, el número de alumnos es mínimo, haciéndose posteriormente cargo de la escuela el vitoriano Heraclio Alfaro y el francés Henry Tixier.(*)

El 24 de Abril aterriza en Lacua Eugenio Gilbert, que acaba de realizar el vuelo París-Vitoria sin escalas, lo que supone para su protagonista establecer un nuevo record de distancia, 825 Kilómetros.

En 1916 el Parque de Aeroestación de Guadalajara utiliza el campo para realizar pruebas con globos, y en 1919 se emplea en un festival acrobático.

En 1922 hay un nuevo intento de instalar una escuela de aviación, por parte de Heraclio Alfaro, con la intención de participar en el concurso de escuelas de aviación convocado por la Aeronáutica Militar. Esta nueva escuela tampoco saldrá adelante.

El aeródromo de Lacua dispone de unas dimensiones de 500 m. de longitud y 300 m. de ancho, con un buen terreno llano cubierto de césped pero que tiene el gran inconveniente de no poder ampliarse. Por esta razón el Ayuntamiento de Vitoria y la diputación de Álava, consideran necesaria la construcción de un nuevo aeropuerto.

Para ello ofrecen al Estado unos terrenos, seleccionados por una comisión técnica creada a tal efecto, situados en Zalburu, un kilómetro al Este de la ciudad de Vitoria, entre las localidades de Elorriaga y Betoño, junto a la carretera general de Irún.

En junio de 1934, se autoriza por parte del Ministerio de Comunicaciones la construcción del nuevo aeropuerto, declarándolo de interés general y de servicio público. Se inaugura el 29 de septiembre de 1935 con el nombre de José Martínez Aragón.

Iniciada la Guerra Civil, el aeródromo de Lacua es utilizado por los Breguet 19 del grupo de Logroño y otros aviones de la aviación militar. El de Zalburu lo utiliza la Legión Cóndor desde marzo hasta julio de 1937 y luego la aviación legionaria. Constituye, además, el punto final de la primera línea aérea Tetúan-Sevilla-Cáceres-Salamanca-Burgos-Vitoria que establece la compañía Iberia en 1937. Esta línea se modifica en 1938 eliminando la escala en Cáceres. En 1939 se suprime, en su totalidad creándose la línea Vitoria-Barcelona-Palma de Mallorca.

Acabada la Guerra Civil, el aeropuerto de Zalburu pasa a denominarse Aeropuerto General Mola, aunque sin actividad aérea. Un decreto de 12 de julio de 1946 reabre el tráfico aéreo civil, nacional e internacional de turismo y escalas técnicas del tráfico comercial. Sin embargo, una orden seis meses después lo cierra de nuevo al tráfico.

(*) Como responsable del aeródromo figura Juan Bautista Alfaro, padre de Heraclio, al ser este menor de edad.

El 17 de abril de 1947 mediante escritura de cesión, y para normalizar la situación del aeropuerto, el Ministerio del Aire acepta la donación, por parte de la Diputación de Álava y del Ayuntamiento de Vitoria, del terreno que ocupa el aeropuerto con una extensión de 69 Ha. y 94 a. A finales de año se instala un centro de recepción omnidireccional y goniometría, y en el verano de 1948 vuelve a abrirse al tráfico.

Se recogen a continuación algunos datos del que fue Aeropuerto General Mola posteriormente Aeropuerto Nacional de Vitoria, y calificado posteriormente como Aeródromo Civil Eventual de Vitoria: (Fuente: Documentos del aeropuerto, de los que se desconoce su autenticidad oficial, figura con fecha 14 de marzo de 1973, Vitoria; y con títulos como: " INFORME SOBRE INVENTARIO AERÓDROMO DE VITORIA" o " HISTORIAL").

Localización (respecto a Greenwich) : *Longitud*: 2º 39' 06" W
Latitud: 42º 50' 56" N
 Elevación punto de referencia: *Altitud* : 520 m (Carta de Aeródromo 1962)
Cabecera 18: 509 m
Cabecera 36: 520 m
 Marcación geográfica de la pista (Carta de Aterrizaje de OACI, mayo 1962):
Declinación : 7º W
Rumbos pista: 003/183º
Numeración cabeceras: 36/18 (00/18)



Pista de vuelos: *Longitud*: 1158 m
 Cabecera de pista 18 a carretera N-1: 950 m.
 Carretera N-1: 8 m.
 Carretera N-1 a cabecera 00: 200 m.
 Nota.: para la utilización total de la pista se cerraba al tráfico la carretera.

Anchura: 40 m.

Características :

Superficie pista: parte con firme de piedra caliza con capa de hormigón, y parte con placas de hormigón.

Franja de vuelo: prado natural con hierba.

Pista de rodadura: Losas de hormigón.

Estacionamiento: Dos zonas

una frente hangar de 60x50 m
 y la otra frente a los depósitos de combustible de 110x60 m

Otras características:

- *Aeronave más pesada* que ha utilizado los pavimentos: Bristol 170.
- *Características de los accesos*:
 Carreteras Madrid-Irún (inmediato)
 Ferrocarril: Renfe-Vitoria (2 km)
- *Estacionamiento de automóviles*: capacidad 8 ó 10 coches, pero existían otros espacios que podían ser habilitados para aparcamientos.
- *Transmisiones*: " Tiene red telefónica para el Aeropuerto y Acuartelamiento"
- *Combustibles*: Capacidad 48.000 lts en 4 tanques de 18.000, 15.000, 8.000 y 7.000 lts, junto a la plataforma.
- *Como empresa suministradora de agua* figura el ayuntamiento de Vitoria, y de electricidad la Empresa Victoriana de Electricidad, a través de una línea propiedad de Aviación, de tensión 3.000 V.
- *La extensión del terreno* ocupado debió de variar sobre la original por adquisiciones posteriores por parte del Ejército del Aire.



Así llega a figurar en el inventario:

Propiedad del Ejército del Aire:	77 Ha	84a	07 ca
Pendiente de entregar por las Corporaciones locales:	6 Ha	0a	0 ca
	-----	-----	-----
Superficie total:	83Ha	84 a	07 ca

En Diciembre de 1957 vuelve a cerrarse al tráfico el aeropuerto, y no se abre nuevamente hasta 1966, limitado a las operaciones de aviación privada y deportiva, y clasificado de segunda categoría administrativa.

En 1970, como consecuencia del desarrollo económico de la región, la Cámara de Comercio e Industria de Álava solicita la intervención de la Diputación Foral para establecer líneas aéreas regulares que unan Vitoria con las principales ciudades españolas y europeas. Los primeros análisis que se realizan ponen de manifiesto la imposibilidad de utilizar el aeropuerto existente.

En mayo de 1971 se inicia el estudio de "Localización y Selección del emplazamiento del Aeropuerto de Álava". La mejor solución técnica y económica elige unos terrenos en la localidad de Foronda en la planicie alavesa, en una meseta a 500 m de altitud. En el verano de 1972 la Subsecretaría de Aviación Civil aprueba la construcción de un nuevo aeródromo en Foronda.

El 22 de abril de 1974 se aprueba el Plan Director del Aeropuerto, cuyas servidumbres aeronáuticas se habían establecido un mes antes (B.O.E. 67, 7 de marzo de 1974).

Con fecha 27 de marzo de 1976 la subsecretaría de Aviación Civil aprueba la primera fase del aeropuerto, que suponía la construcción de una pista de vuelo de 2.200 m x 45 m, instalación de un sistema ILS categoría II, un VASIS, un medidor de alcance visual en pista, RVR, y un medidor de altura de nubes. Las obras comenzarán a primeros de noviembre de 1976.

A instancias de la Diputación Foral, para contar con unas instalaciones aeroportuarias de primer orden, se consigue del Ministerio del Aire, el cambio de denominación de aeródromo por la de aeropuerto, y la ampliación de la pista a 3.500 m.

En abril de 1978 se inicia la contratación del edificio contra incendios, instalaciones de la torre de control, urbanización y accesos, alcanzando las nuevas obras un presupuesto de 2.000 millones sufragados en su totalidad por la Diputación Foral.

En Septiembre de ese año, se publican unas nuevas servidumbres aeronáuticas y un mes después se crea la delegación de Aduanas del aeropuerto. Además se realiza la rectificación del río Zaya y se derriba el pueblo de Otaza.

El 30 de Enero de 1980, se publica la orden ministerial que abre al tráfico nacional e internacional de pasajeros el aeropuerto de Vitoria, con horario de utilización permanente y clasificado ya como de primera categoría especial, a partir del día 16 de febrero la Diputación Foral transfiere la titularidad de los terrenos, edificios e instalaciones al Ministerio de Transportes y se firma la desafectación de los terrenos del Aeropuerto General Mola de uso aeronáutico, revirtiendo los mismos al ayuntamiento de Vitoria y a la Diputación Foral (16 de febrero de 1980).

El seis de abril Iberia inaugura su línea Madrid-Vitoria iniciándose una política de transferencia de servicios aéreos desde los aeropuertos de Bilbao y San Sebastián a Vitoria, dadas sus inmejorables instalaciones.

En 1981 se amplía la habilitación aduanera de Vitoria para el despacho de mercancías y la compañía Iberia inicia el traslado de sus equipos a la capital alavesa. Pero la presión de los grupos económicos

de Bilbao, obliga a desmantelar meses después Vitoria en favor del aeropuerto vizcaíno. De nada le sirve a Vitoria la excepcional operatividad que le proporciona su ILS de categoría II, único en España en esa fecha.

El aeropuerto se especializa a partir de entonces en el tratamiento de la carga aérea y asume el papel de centro distribuidor de mercancías de la zona Norte Peninsular. Para fomentar esta actividad se ha constituido la sociedad VIA, promoción del Aeropuerto de Vitoria, S.A., formada por Aena, el Ayuntamiento de Vitoria, la Cámara de Comercio e Industria de Álava, la Diputación Foral y el Gobierno Vasco.

La sociedad VIA se encarga de la búsqueda de mercados y colabora con las compañías en su instalación en el parque logístico del aeropuerto, obtención de permisos, subvenciones, beneficios fiscales, etc. Las especiales infraestructuras del aeropuerto avalan este proyecto de futuro para Vitoria.

