



ANEXO 3. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

ÍNDICE

ANEXO 3. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	A3.1
A3.1. GENERALIDADES	A3.3
A3.1.1. ANTECEDENTES	A3.3
A3.1.2. BASE LEGAL	A3.3
A3.1.3. DATOS GENERALES DEL AEROPUERTO	A3.5
A3.1.3.1. Punto de Referencia del Aeropuerto	A3.5
A3.1.3.2. Pistas de Vuelo	A3.5
A3.1.3.3. Franjas o Bandas	A3.6
A3.1.3.4. Clasificación del Aeropuerto	A3.6
A3.2. SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO	A3.6
A3.2.1. GENERALIDADES	A3.6
A3.2.2. ÁREAS Y SUPERFICIES DE APROXIMACIÓN Y DE DESPEGUE	A3.6
A3.2.2.1. Áreas y superficies de aproximación	A3.6
A3.2.2.2. Áreas y superficies de despegue	A3.7
A3.2.3. SUPERFICIES HORIZONTAL INTERNA, CÓNICA Y DE TRANSICIÓN	A3.7
A3.2.3.1. Superficie horizontal interna	A3.7
A3.2.3.2. Superficie cónica	A3.7
A3.2.3.3. Superficie de transición	A3.7
A3.2.4. RESTRICCIÓN DE OBSTÁCULOS	A3.7
A3.3. SERVIDUMBRES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS AERONÁUTICAS	A3.8
A3.3.1. GENERALIDADES	A3.8
A3.3.2. DEFINICIONES	A3.8
A3.3.2.1. Zona de instalación	A3.8
A3.3.2.2. Zona de seguridad	A3.8
A3.3.2.3. Zona de limitación de alturas	A3.8
A3.3.2.4. Superficie de limitación de alturas	A3.8
A3.3.3. IMPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES	A3.8
A3.3.3.1. Zona de seguridad	A3.8
A3.3.3.2. Zona de limitación de alturas	A3.8
A3.3.4. INSTALACIONES	A3.9
A3.4. SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES	A3.10
A3.4.1. GENERALIDADES	A3.10
A3.4.2. MANIOBRAS OPERATIVAS PREVISTAS PARA ESTE AEROPUERTO	A3.10
A3.5. CONSIDERACIONES GENERALES	A3.10
A3.5.1. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS	A3.10
A3.6. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL DESARROLLO PREVISIBLE	A3.11
A3.6.1. TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS	A3.11



A3.1. GENERALIDADES

A3.1.1. ANTECEDENTES

Las Servidumbres Aeronáuticas en vigor del Aeropuerto de Bilbao, fueron establecidas por Real Decreto nº 1647/80, de 20 de junio, y publicadas en el Boletín Oficial del Estado nº 193, de 12 de agosto de 1980. 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 y estructura de ayudas a la navegación de aquella fecha. La implantación del Plan Director de un aeropuerto representa una evolución continua de modificaciones en su campo de vuelos, en sus ayudas radioeléctricas y en sus maniobras de operación, lo que conlleva a un proceso de revisión y adaptación de las Servidumbres Aeronáuticas. Estas modificaciones se reflejarán mediante la publicación de nuevos Decretos de Servidumbres.

A3.1.2. BASE LEGAL

El Decreto 584/1972, de 24 de Febrero de Servidumbres Aeronáuticas (BOE nº 69 de 21 de Marzo de 1972), fija con carácter general las normas que deben regir para las servidumbres de los aeródromos y aeropuertos nacionales.

Por otra parte en el Anexo 14 "Aeródromos", al Convenio de Aviación Civil Internacional, y en el Documento 8168-OPS/611, "Operación de Aeronaves", ambos editados por la Organización Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales en materia de restricción de obstáculos.

De conformidad con lo dispuesto en el mencionado decreto y teniendo en cuenta, a su vez, la normativa internacional mencionada, se ha procedido al estudio de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao.



Real Decreto 20 junio 1980, núm. 1647/80 (Pre-sidencia). AEROPUERTOS. Servidumbres del de Bilbao.

N. de R.—Deroga D. de 12 julio 1973 (R. 1421 y N. Dicc. 676).

Artículo 1.º De acuerdo con lo dispuesto en el artículo cincuenta y uno de la Ley cuarenta y ocho/mil novecientos sesenta, de 21 de julio (R. 1041, 1259 y N. Dicc. 22247), sobre Navegación Aérea, Real Decreto-Ley doce/mil novecientos setenta y ocho, de 27 de abril (R. 917) y de conformidad con lo estipulado en el artículo vigésimo séptimo del Decreto quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de 24 de febrero (R. 526 y N. Dicc. 672), de servidumbres aeronáuticas, se modifican las servidumbres establecidas para el Aeropuerto de Bilbao adaptándolas a los nuevos emplazamientos de las instalaciones radioeléctricas y a la nueva longitud de la pista de vuelo doce-treinta.

Art. 2.º A efectos de aplicación de las servidumbres aeronáuticas y en cumplimiento de lo que dispone el Decreto precitado, quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de 24 de febrero, al Aeropuerto de Bilbao se clasifica como aeródromo de letra de clave «A».

A continuación se definen el punto de referencia, las pistas de vuelo y las instalaciones radioeléctricas.

Punto de referencia.—El punto de referencia del Aeropuerto, es el determinado por las coordenadas geográficas siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados, dieciocho minutos, cuatro segundos. Longitud Oeste, dos grados, cincuenta y cuatro minutos, cuarenta segundos. La altitud del punto de referencia es de cuarenta y un metros sobre el nivel del mar.

Pistas de vuelo.—Las pistas de vuelo del Aeropuerto son las siguientes:

Pista doce - treinta.—Tiene una longitud de dos mil seiscientos metros por cuarenta y cinco metros de anchura.

La orientación de esta pista con respecto al Norte geográfico es de ciento dieciséis grados, treinta y ocho minutos.

Las coordenadas geográficas de su centro son las siguientes: Latitud Norte, cuarenta y tres grados, dieciocho minutos, ocho segundos. Longitud Oeste (Meridiano de Greenwich), dos grados, cincuenta y cuatro minutos, treinta y tres segundos.

Pista diez - veintiocho.—Tiene una longitud de dos mil ciento cincuenta y cinco metros por cuarenta y cinco metros de anchura.

Su orientación con respecto al Norte geográfico es de noventa y seis grados, treinta y ocho minutos.

Las coordenadas geográficas de su centro son las siguientes: Latitud Norte cuarenta y tres grados, dieciocho minutos, doce segundos. Longitud Oeste (Meridiano de Greenwich), dos grados cincuenta y cinco minutos, veinticuatro segundos.

Instalaciones radioeléctricas.—Las instalaciones radioeléctricas de este Aeropuerto, son las que a continuación se relacionan, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (Meridiano de Greenwich) y altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Torre de Control con equipos de VHF.—Latitud Norte, cuarenta y tres grados, dieciocho minutos, ocho segundos. Longitud Oeste, dos grados, cincuenta y cinco minutos, treinta y seis segundos. Altitud, cincuenta y cuatro metros.

Centro de Emisores VHF.—Latitud Norte, cuarenta y tres grados, dieciocho minutos, cuatro segundos. Longitud Oeste, dos grados, cincuenta y cinco minutos, dieciséis segundos. Altitud, cuarenta y nueve metros.

Centro de Emisores y Radiofaro no direccional (NDB).—Latitud Norte, cuarenta y tres grados, diecinueve minutos, treinta y un segundos. Longitud

Oeste, dos grados, cincuenta y ocho minutos, diecinueve segundos. Altitud, cuarenta y seis metros.

Radiobaliza «L».—Latitud Norte, cuarenta y tres grados, veintidós minutos, veintiséis segundos. Longitud Oeste, tres grados, dos minutos, un segundo. Altitud, setenta y cuatro metros.

Radiofaro no direccional (NDB).—Latitud Norte, cuarenta y tres grados, doce minutos, treinta y un segundos. Longitud Oeste, dos grados, treinta y nueve minutos, veinte segundos. Altitud, doscientos veintisiete metros.

Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR).—Latitud Norte, cuarenta y tres grados, dieciocho minutos, diecinueve segundos. Longitud Oeste, dos grados, cincuenta y cinco minutos, cincuenta y cinco segundos. Altitud, treinta y seis metros.

Equipo Localizador del sistema de Aterrizaje Instrumental (LOC/ILS).—Latitud Norte, cuarenta y tres grados, dieciocho minutos, treinta segundos. Longitud Oeste, dos grados, cincuenta y cinco minutos, treinta y cuatro segundos. Altitud, treinta y dos metros.

Equipo de trayectoria de planeo del Sistema de Aterrizaje Instrumental (GP/ILS).—Latitud Norte, cuarenta y tres grados, diecisiete minutos, cincuenta y siete segundos. Longitud Oeste, dos grados, cincuenta y cuatro minutos, quince segundos. Altitud, treinta y nueve metros.

Radiobaliza intermedia del Sistema de Aterrizaje Instrumental (MM/ILS).—Latitud Norte, cuarenta y tres grados, diecisiete minutos, treinta y ocho segundos. Longitud Oeste, dos grados, cincuenta y tres minutos, trece segundos. Altitud, treinta y cinco metros.

Radiobaliza exterior del Sistema de Aterrizaje Instrumental (OM/ILS).—Latitud Norte, cuarenta y tres grados, dieciséis minutos, ocho segundos. Longitud Oeste, dos grados cuarenta y nueve minutos, siete segundos. Altitud, ochenta y nueve metros.

Art. 3.º Para conocimiento y cumplimiento de los Organismos interesados y mencionados en las citadas disposiciones, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con el artículo veintiocho del Decreto número quinientos ochenta y cuatro/mil novecientos setenta y dos, de 24 de febrero (citado), así como lo dispuesto por el Real Decreto Ley doce/mil novecientos setenta y ocho, de 27 de abril (citado), remitirá al Gobierno Civil de la Provincia para su curso a los Ayuntamientos afectados, la documentación y planos descriptivos de las referidas servidumbres sin que, de acuerdo con lo indicado en el artículo veintinueve del citado Decreto, los Organismos del Estado, así como los provinciales y municipales, puedan autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas señalados sin previa resolución favorable del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al que corresponden además las facultades de inspección y vigilancia en relación exclusiva al cumplimiento de las resoluciones adoptadas en cada caso concreto.

Art. 4.º Queda derogado el Decreto número mil ochocientos setenta y seis/mil novecientos setenta y tres de 12 de julio (R. 1421 y N. Dicc. 676).



A3.1.3. DATOS GENERALES DEL AEROPUERTO

A3.1.3.1. Punto de Referencia del Aeropuerto

El punto de Referencia del Aeropuerto, establecido a efectos de situación del campo de vuelos, e identificación del aeropuerto, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 10, del artículo 5º, del Capítulo 1º del Decreto 584/1972, es el punto cuyas coordenadas son las siguientes:

Coordenadas geográficas WGS 84:

<i>Latitud</i>	<i>431803,9489 N</i>
<i>Longitud</i>	<i>0025438,1926 W</i>
<i>Altitud</i>	<i>42 m</i>

El punto de Referencia del Aeropuerto, está situado sobre el eje de la pista 12-30, a 1.300 m del umbral 12.

A3.1.3.2. Pistas de Vuelo

El campo de vuelo se encuentra compuesto por dos pistas de vuelo, con las denominaciones, 10-28, de 2.000 metros de longitud por 45 m de anchura, y 12-30, de 2.600 m de longitud por 45 metros de anchura, ambas en pavimento asfáltico.

Umbral 10.- Coordenadas geográficas WGS 84:

<i>Latitud</i>	<i>431812,0456 N</i>
<i>Longitud</i>	<i>0025613,2924 W</i>
<i>Altitud</i>	<i>35,46 m</i>

Umbral 28.- Coordenadas geográficas WGS 84:

<i>Latitud</i>	<i>431804,5532 N</i>
<i>Longitud</i>	<i>0025445,1392 W</i>
<i>Altitud</i>	<i>39,28 m</i>

Umbral 12.- Coordenadas geográficas WGS 84:

<i>Latitud</i>	<i>431822,8488 N</i>
<i>Longitud</i>	<i>0025529,7732 W</i>
<i>Altitud</i>	<i>36,19 m</i>

Umbral 30 desplazado.- Coordenadas geográficas WGS 84:

<i>Latitud</i>	<i>431751,7449 N</i>
----------------	----------------------



Longitud 0025404,9189 W

Altitud 38,96 m

A3.1.3.3. Franjas o Bandas

Cada pista de vuelo está comprendida en una franja cuyo eje coincide con el de la pista. La franja correspondiente a la pista 12-30 tiene un ancho de 300 m y una longitud de 2.750 m. La pista 10-28 tiene una franja de dimensiones 2.305 m de longitud y 150 m de ancho.

A3.1.3.4. Clasificación del Aeropuerto

El coeficiente medio de reducción por elevación, 42 m, temperatura, 25° C, y pendiente, 0,2%, de la pista de vuelo 12-30 es de 1,1366.

Aplicando este coeficiente a la longitud de la pista se obtiene la longitud básica siguiente:

Pista 10-28.-

Longitud básica=2.000/1,1366=1.760 m

Pista 12-30.-

Longitud básica=2.600/1,1366=2.287 m

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972, de Servidumbres Aeronáuticas, y según la longitud básica de la pista, el Aeropuerto se clasifica como de:

Letra de clave "A"



A3.2. SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO

A3.2.1. GENERALIDADES

La zona afectada por las servidumbres aeronáuticas comprende las áreas y superficies de limitación de obstáculos de aproximación y de subida en el despegue, y las superficies horizontal interna, cónica y de transición, establecidas de acuerdo con lo indicado en el Artículo 5º del Decreto 584/1972, mencionado anteriormente, y cuyas dimensiones se especifican en los párrafos siguientes.

A3.2.2. ÁREAS Y SUPERFICIES DE APROXIMACIÓN Y DE DESPEGUE

A3.2.2.1. Áreas y superficies de aproximación

Las áreas de aproximación comienzan a 60 m de cada umbral con un ancho de 300 m y se extienden hasta una distancia de 15.000 m con una divergencia del 15% a cada lado.

La pendiente de cada una de las superficies de aproximación correspondientes es del 2% en sus 3.000 m primeros, y del 2,5% en la longitud restante hasta alcanzar las cotas siguientes.



Pista 12.-	245 m	Pista 10.-	245 m
Pista 30.-	397 m	Pista 28.-	195 m

A partir de estas cotas las superficies continuarán horizontales hasta el borde exterior.

A3.2.2.2. Áreas y superficies de despegue

Las áreas de subida en el despegue comienzan a 60 m de cada extremo de pista, y se extienden hasta una distancia de 15.000 m. Su ancho es de 180 m en su origen, y se ensanchan con una divergencia a cada lado del 12,5% hasta alcanzar una anchura de 1.200 m y manteniendo esa anchura hasta su final. La pendiente de estas superficies es del 2% medida sobre el eje.

A3.2.3. SUPERFICIES HORIZONTAL INTERNA, CÓNICA Y DE TRANSICIÓN

A3.2.3.1. Superficie horizontal interna

La finalidad de la superficie horizontal interna es la protección de las maniobras de aproximación en vuelo visual al aeropuerto. De acuerdo con la Normativa vigente, esta superficie está contenida en un plano horizontal situado a 45 m sobre la altitud que se tome como referencia del aeródromo. El límite exterior de la superficie está definido una circunferencia de radio 4.000 m cuyo centro está situado en la vertical del punto de referencia del aeropuerto.

Para este aeropuerto se ha tomado como altitud de referencia la de 42 m sobre el nivel del mar, altitud que coincide con la de su punto de referencia.

A3.2.3.2. Superficie cónica

Esta superficie se extiende desde el borde de la superficie horizontal interna y tiene una pendiente ascendente hacia fuera del 5%. Los límites exteriores de la superficie cónica están contenidos en un plano horizontal situado a 100 m sobre la superficie horizontal interna.

A3.2.3.3. Superficie de transición

Se establecen dos superficies de transición que se extienden hacia fuera desde los bordes laterales de la franja de la pista de vuelo y de las superficies de aproximación, hasta la superficie horizontal interna.

La pendiente de las superficies de transición es del 14,3%, medida en un plano vertical perpendicular al eje de la pista.

A3.2.4. RESTRICCIÓN DE OBSTÁCULOS

Las superficies definidas en este capítulo (superficies de aproximación, subida en el despegue, horizontal interna, cónica y de transición), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones edificaciones y plantaciones.



A3.3. SERVIDUMBRES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS AERONÁUTICAS

A3.3.1. GENERALIDADES

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aquellas que son necesarias establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del cual depende, en gran parte, la seguridad del tráfico aéreo.

A3.3.2. DEFINICIONES

A3.3.2.1. Zona de instalación

Superficie del terreno en el que están situados los elementos de una instalación radioeléctrica aeronáutica y cuyo perímetro será delimitado en cada caso por la autoridad aeronáutica competente.

A3.3.2.2. Zona de seguridad

Superficie del terreno que rodea la zona de instalación hasta la distancia indicada, para cada caso en la tabla A3.1.

A3.3.2.3. Zona de limitación de alturas

Superficie del terreno o de agua que rodea la zona de instalación hasta la distancia indicada, para cada caso en el Cuadro A3.1.

A3.3.2.4. Superficie de limitación de alturas

Superficie que partiendo del perímetro de la zona de instalación mantiene una pendiente constante, especificada para cada caso en el Cuadro A3.1.

A3.3.3. IMPOSICIÓN DE SERVIDUMBRES

A3.3.3.1. Zona de seguridad

Dentro de esta zona se prohíbe cualquier construcción, instalación o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin consentimiento de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, quien solo podrá autorizar aquellas instalaciones o construcciones que, no sobrepasando la superficie de limitación de alturas, se considere que no interferirán el funcionamiento de la instalación radioeléctrica.

A3.3.3.2. Zona de limitación de alturas

En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobrepase la superficie de limitación de alturas. Asimismo será necesario el consentimiento previo de la Dirección General de Aviación Civil, para la instalación fija o móvil de todo tipo de emisor radioeléctrico, así como de cualquier otro dispositivo que pueda dar origen a perturbaciones o interferencias en el normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica.

A3.3.4. INSTALACIONES

Todas las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto se indican en el Cuadro A3.I siguiente, y sus servidumbres están reflejadas en los planos correspondientes.

**CUADRO A3.I.
INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS DEL AEROPUERTO DE BILBAO.**

INSTALACIÓN	IDENTIFICACIÓN	ZONA DE SEGURIDAD (m)	ZONA LIM. ALT. (m)	SUP. LIM. ALT. Pte %	COORDENADAS WGS 84	ALTITUD (m)
					LATITUD/LONGITUD	
DVOR	BLV	300	3000	3	43° 18' 15,7693" N 002° 56' 09,1556" W	43.2
DME	BLV	300	3000	3	43° 18' 15,7693" N 002° 56' 09,1556" W	43.2
L	B	300	2000	10	43° 22' 22,1672" N 003° 02' 05,5054" W	60
GP/ILS 30		*	*	*	43° 17' 52,3507" N 002° 54' 18,1528" W	38
LOC/ILS 30	IBL	*	*	*	43° 18' 26,2532" N 002° 55' 39,0627" W	34
ILS/DME 30	IBL	300	3000	3	43° 17' 52,3465" N 002° 54' 18,1597" W	44
TWR		300	5.000	2	43° 17' 53,1770" N 002° 17' 44,7020" W	82
C. EMISORES		300	2.000	5	43° 18' 0,1514" N 002° 55' 19,749" W	34
*SEGÚN DECRETO 584/1972, DE 24 DE FEBRERO, SOBRE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.						





A3.4. SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES

A3.4.1. GENERALIDADES

Constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que es necesario establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeropuerto. Las servidumbres a establecer en este aeropuerto 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. Dentro de estas áreas y superficies se restringirá la creación de nuevos obstáculos.

A3.4.2. MANIOBRAS OPERATIVAS PREVISTAS PARA ESTE AEROPUERTO

Actualmente están establecidas, para este aeropuerto, las siguientes maniobras de aproximación:

- VOR-DME RWY 12 (Cat A y B)
- VOR-DME RWY 12 (Cat C y D)
- VOR/DME-ILS/DME RWY 30
- VOR/DME RWY 10 (Cat A y B)
- VOR/DME RWY 10 (Cat C y D)
- VOR/DME RWY 30

La extensión de terreno afectado por el conjunto de estas maniobras es considerable, no obstante, las limitaciones que conllevan este tipo de servidumbres operativas no son apreciables puesto que las superficies se sitúan por encima de los obstáculos dominantes que existen dentro de cada una de las áreas. Solamente las áreas y superficies correspondientes a las aproximaciones de precisión ILS, son restrictivas en las proximidades de las cabeceras de las pistas, pero en estas zonas las limitaciones mayores corresponden a las servidumbres de los equipos indicadores de trayectoria de planeo (GP/ILS).

A3.5. CONSIDERACIONES GENERALES

A3.5.1. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972, y Real Decreto Ley 12/1978, los organismos del Estado, así como los Autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas descritas en este Anexo sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento.

A3.6. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL DESARROLLO PREVISIBLE

La actualización de las actuales servidumbres futuras, se llevará a cabo mediante la promulgación de nuevos Reales Decretos y a su vez se irán confeccionando los nuevos planos de servidumbres en los que se delimite el espacio aéreo necesario para garantizar la seguridad de las aeronaves con la nueva configuración del Aeropuerto.

La tramitación de los nuevos Reales Decretos de Servidumbres Aeronáuticas deberá ser realizada en cada momento por la Dirección General de Aviación Civil, a la cual deberá suministrarse los datos correspondientes del campo de vuelos y de las nuevas instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea.

A3.6.1. TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS

Los términos municipales afectados que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las nuevas servidumbres aeronáuticas según el Plano 6.2 son: Getxo, Lejona, Santurce, Abanto y Ciérvana, Portugalete, Sestao, Baracaldo, Bilbao, Gatica, Munguía, Lauquíniz, Berango, Urdúliz, Derio, Loiu, Erandio, Sondika, Lezama, Gamiz-Fika, Zamudio, Larrabezua, Múgica, Amorebieta-Echano.

