



6. DESARROLLO PREVISIBLE

ÍNDICE

6. DESARROLLO PREVISIBLE	6.1
6.1. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS	6.3
6.1.1. MOTIVACIÓN DEL ESTUDIO	6.3
6.1.2. RELACIÓN DE ALTERNATIVAS	6.5
6.1.3. VALORACIÓN	6.10
6.1.3.1. Alternativa seleccionada	6.11
6.2. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL DESARROLLO PROPUESTO. ACTIVIDADES PREVISTAS.	6.12
6.3. ACTUACIONES PROPUESTAS	6.16
6.4. RECOMENDACIONES	6.18





6.1. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

6.1.1. MOTIVACIÓN DEL ESTUDIO

La finalidad del presente Capítulo es la definición de la alternativa de desarrollo del Aeropuerto de Bilbao (ámbito del aeropuerto y zona de servicio), dentro de los esquemas de desarrollo propuestos de admitir en el aeropuerto la totalidad del tráfico aéreo esperado en el horizonte de estudio, como desarrollo previsible.

Los objetivos que se persiguen con la definición de dicha alternativa son los siguientes:

- Realización del **plano de Desarrollo Previsible del Aeropuerto**, incluyendo la representación gráfica de la estructura del correspondiente Sistema General Aeroportuario.
- Elaboración de una relación de actuaciones propuestas.
- Recomendaciones sobre los usos del entorno aeroportuario.
- Presentación de la pertinente información y datos que sean esenciales para el desarrollo aeroportuario.
- Redacción de unos concisos y descriptivos comentarios, a fin de que el impacto, y el alcance de sus recomendaciones puedan ser claramente comprendidos por la comunidad de servicio del aeropuerto y aquellas autoridades y organismos públicos relacionados con el desarrollo aeroportuario.

Para conseguir estos objetivos se han seguido los siguientes criterios:

- Consideración del estado de la situación actual del aeropuerto, analizando sus antecedentes y entorno, cuya exposición se ha realizado en los Capítulos 1, 2, y 3, y en los Planos 1, 2, 3 y 4.
- Estudio de la evolución previsible de la demanda, cuya exposición se ha realizado en el Capítulo 4.
- Estudio de las necesidades futuras del aeropuerto, expuestas en el Capítulo 5.
- Evaluación y definición de las posibles alternativas de **desarrollo** aeroportuario en base a los resultados obtenidos en el citado Capítulo 5, que determinaron las necesidades de los distintos elementos del aeropuerto en los horizontes de estudio.

A continuación, y dentro ya de los objetivos del capítulo, se expone de forma sucinta la **problemática** encontrada en el funcionamiento del Aeropuerto de Bilbao en su dimensión **actual**:

- a) El aeropuerto ha agotado la posibilidad de seguir desarrollando las instalaciones de su Área Terminal sobre los mismos terrenos en los que está actualmente ubicada. A esta situación, ya presumida en anteriores Planes Directores, se ha llegado tanto por el condicionante físico que imponen la orografía del terreno, fuertemente quebrado por el norte, y por el estrangulamiento que suponen los accesos y el desarrollo de áreas muy pobladas por el sur, como por el volumen de tráfico alcanzado.
- b) La **capacidad potencial teórica máxima operativa continuada del Campo de Vuelos en su configuración existente**, establecida en **18 operaciones/hora**, es suficiente para el tráfico actual. Al objeto de mejorar la operatividad del aeropuerto se propone una nueva salida rápida de la cabecera 30, conectada con la calle de rodaje

paralela. Asimismo se construye una calle de salida rápida para la cabecera 12 conectando la cabecera 28 a la nueva plataforma norte y NAT.

La superación de esta capacidad indicada de 18 operaciones/hora que proporciona el sistema de pistas actual *se espera que ocurra* a medio plazo. A partir de entonces la capacidad proporcionada por el Campo de Vuelos, tal y como se opera en la actualidad, se muestra insuficiente, siendo necesarias actuaciones en orden a mejorar la operatividad del conjunto espacio aéreo-campo de vuelos.

- c) La **plataforma sur de estacionamiento de aeronaves comerciales**, con sus dimensiones y configuración actual, presenta una capacidad muy ajustada al tráfico actual por causa de su escaso desarrollo en profundidad, mostrándose insuficiente a medio plazo. Esta situación se ha solucionado con la reciente entrada en funcionamiento de la plataforma norte.
- d) Para satisfacer en las adecuadas condiciones de funcionalidad la demanda de pasajeros prevista para el desarrollo previsible, se ha inaugurado en noviembre de 2000 el previsto **Nuevo Edificio Terminal**.
- e) La situación del Nuevo Edificio Terminal obliga la construcción de unos **aparcamientos de vehículos** en la Nueva Área Terminal.
- f) La superficie del **Edificio Terminal de Mercancías** se presenta actualmente como suficiente (3.630 Tm en 1998). Para mejorar la funcionalidad, debido al traslado de actividad de aeronaves a la parte norte, se prevé la creación de una nueva zona de carga en esta área.
- g) El **acceso** al aeropuerto, con un carril por sentido, resulta claramente insuficiente en la actualidad; para el futuro, la previsión de tráfico de los horizontes de estudio pone de manifiesto la necesidad de los enlaces de acceso por el norte desde la autovía Derio-Loiu, ya operativo en la actualidad.

A partir de las consideraciones expuestas se concluye que el Aeropuerto de Bilbao presenta áreas –entre ellas, la antigua área Terminal- cuya capacidad está muy ajustada a la demanda existente. En la actualidad está ya operativo el nuevo edificio terminal adyacente a la plataforma norte que adecúa la capacidad a la demanda de tráfico de pasajeros prevista en los horizontes de estudio. El nuevo área terminal se desarrollará en el entorno del nuevo edificio terminal constituyéndose un nuevo y completo Subsistema de Actividades Aeroportuarias que permitirá al aeropuerto, y por ende al País Vasco, situarse competitivamente de cara a los desafíos a medio y largo plazo. Asimismo, se deberán acometer las correspondientes mejoras y ampliaciones en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves para hacer frente a la demanda de tráfico de aeronaves de los horizontes de estudio.



6.1.2. RELACIÓN DE ALTERNATIVAS

Los diferentes Planes Directores anteriores han desarrollado distintas alternativas de crecimiento para el aeropuerto de Bilbao que han sido más o menos ambiciosas, de acuerdo con los objetivos que los condicionaron, pues unos estudiaron con más detalle las posibles ampliaciones fuera de los límites de propiedad del mismo, mientras que otros limitaron su actuación al crecimiento del aeropuerto dentro del ámbito existente.

El proceso de elaboración de este Plan Director ha pasado por sucesivas etapas de reflexión y consulta a instituciones y organismos, así como al propio Aeropuerto. Como resultado de todo ello, se consideraron varias alternativas de desarrollo para el aeropuerto, clasificadas en dos grupos principales, según la zona en la que se desarrollaba el futuro Subsistema de Actividades Aeroportuarias:

- a) Desarrollo en el área existente entre las dos pistas, al sur de las mismas.
- b) Desarrollo en el área situada al norte de la pista 12-30.

El desarrollo en cada una de estas dos áreas condujo a fijar las siguientes alternativas de desarrollo:

Alternativa I: Construcción sobre el área definida en a). Eliminación física de la pista 10-28 y del actual Área Terminal.

En este caso se insiste en la política de desarrollar el aeropuerto sobre los mismos terrenos en que se ubican la pista 10-28 y los antiguos Edificio Terminal de Pasajeros y Plataforma de estacionamiento de aeronaves, aunque en este caso variando la configuración de forma radical, con el fin de proporcionar un Área Terminal desahogada y suficiente para la pista 12-30, la única operativa. La capacidad del aeropuerto previsto se vería limitada a 40-45 op/hora.

El desarrollo propuesto exige, en primer lugar, la construcción de una calle de rodadura paralela a la pista 12-30, al sur de la misma, la creación de una Plataforma de al menos 200 m de profundidad y de un Nuevo Edificio Terminal y urbanización, a costa de eliminar la práctica totalidad de las edificaciones existentes en estas superficies, que habrían de trasladarse a otra zona. Los accesos mantendrían su configuración primitiva.

Esta alternativa supone, como ya se ha indicado, eliminar la pista 10-28 y perder los terrenos expropiados con anterioridad. El Nuevo Área Terminal quedaría desplazada hacia el oeste con respecto al centro de la pista 12-30. Los terrenos son propiedad del aeropuerto casi en su totalidad, si bien las áreas a expropiar serían de alto valor por estar urbanizadas y pobladas, aparte las consideraciones de todo orden que ello supondría.

El desarrollo de la alternativa se presenta esquemáticamente en el Gráfico 6.I.

Alternativa II: Construcción sobre el área definida en b). Disminución de la operatividad de la antigua pista 10-28.

La configuración del campo de vuelos no varía respecto a la actual. La pista 10-28, dada la situación del Nuevo Área Terminal (NAT) al norte (ver Gráfico 6.II), quedaría utilizada exclusivamente para despegues desde la cabecera 28 por la aviación general, que podría seguir operando en el Área Terminal antigua.

En resumen, esta alternativa se caracteriza por desarrollar el Nuevo Área Terminal dentro del terreno propiedad del aeropuerto al norte de la pista 12-30, la situación del nuevo edificio terminal restringe la operatividad de la pista 10-28, tal y como se indica en el párrafo anterior. Asimismo, quedan mermadas, de forma significativa, las posibilidades de desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias y del futuro del aeropuerto. No se afectan las instalaciones existentes previamente. Es necesario revisar el diseño de los enlaces de acceso al aeropuerto desde la autovía Derio-Loiu por el este.

El desarrollo de esta alternativa se presenta esquemáticamente en el Gráfico 6.II.

Alternativa III: Construcción sobre el área definida en b). Posición centrada del Nuevo Área Terminal respecto a la pista 12-30 y pleno desarrollo aeroportuario.

La configuración del campo de vuelos no varía respecto a la actual. En esta alternativa el Nuevo Área Terminal está centrado respecto al campo de vuelos. La aviación general podría seguir operando en el Área Terminal antigua.

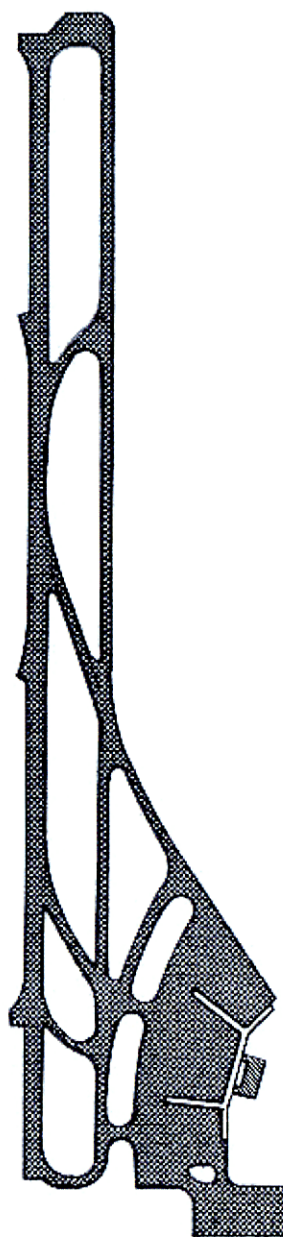
La diferencia fundamental con la alternativa anterior es la optimización de las operaciones aeroportuarias con motivo de la posición centrada del NAT, (de esta forma no existen interferencias con las operaciones desde la cabecera 10 mejorándose, por tanto, la operatividad del campo de vuelos respecto a la alternativa II), los desarrollos completos de la plataforma norte y del Subsistema de Actividades Aeroportuarias y el diseño de los enlaces de acceso al aeropuerto desde la autovía Derio-Loiu por el este y el oeste.

El desarrollo de esta alternativa se presenta esquemáticamente en el Gráfico 6.III.



GRÁFICO 6.I.

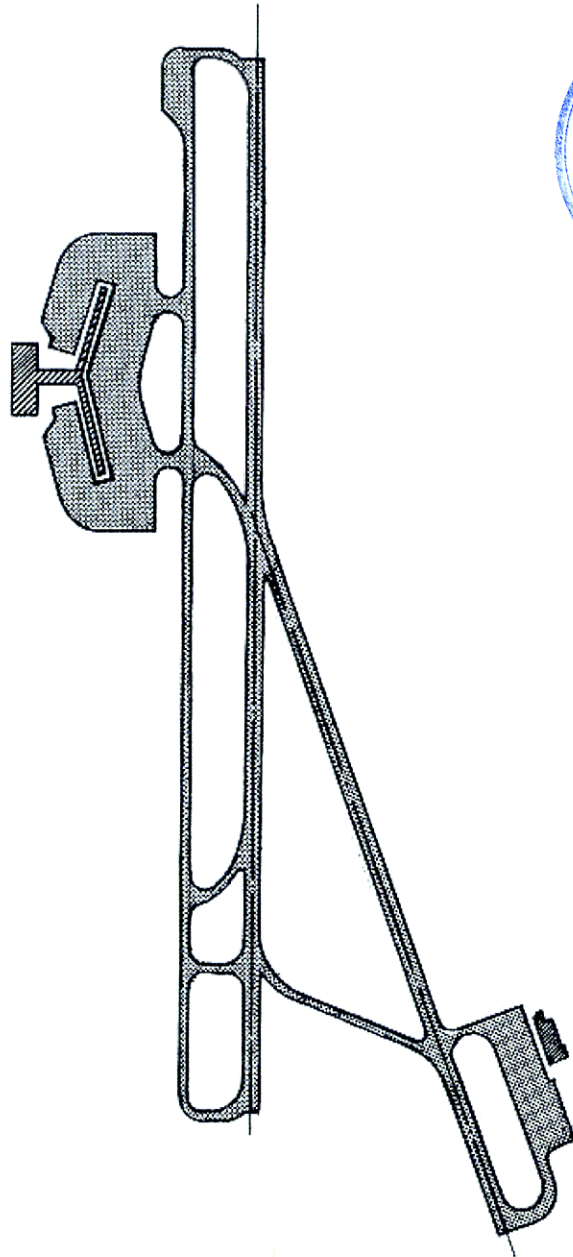
ALTERNATIVA I: CONSTRUCCIÓN SOBRE EL ÁREA EXISTENTE ENTRE LAS DOS PISTAS, AL SUR DE LAS MISMAS. ELIMINACIÓN FÍSICA DE LA ANTIGUA PISTA 10-28 Y DE LA ANTIGUA ÁREA TERMINAL



(ESQUEMA SIN ESCALA)

GRÁFICO 6.II.

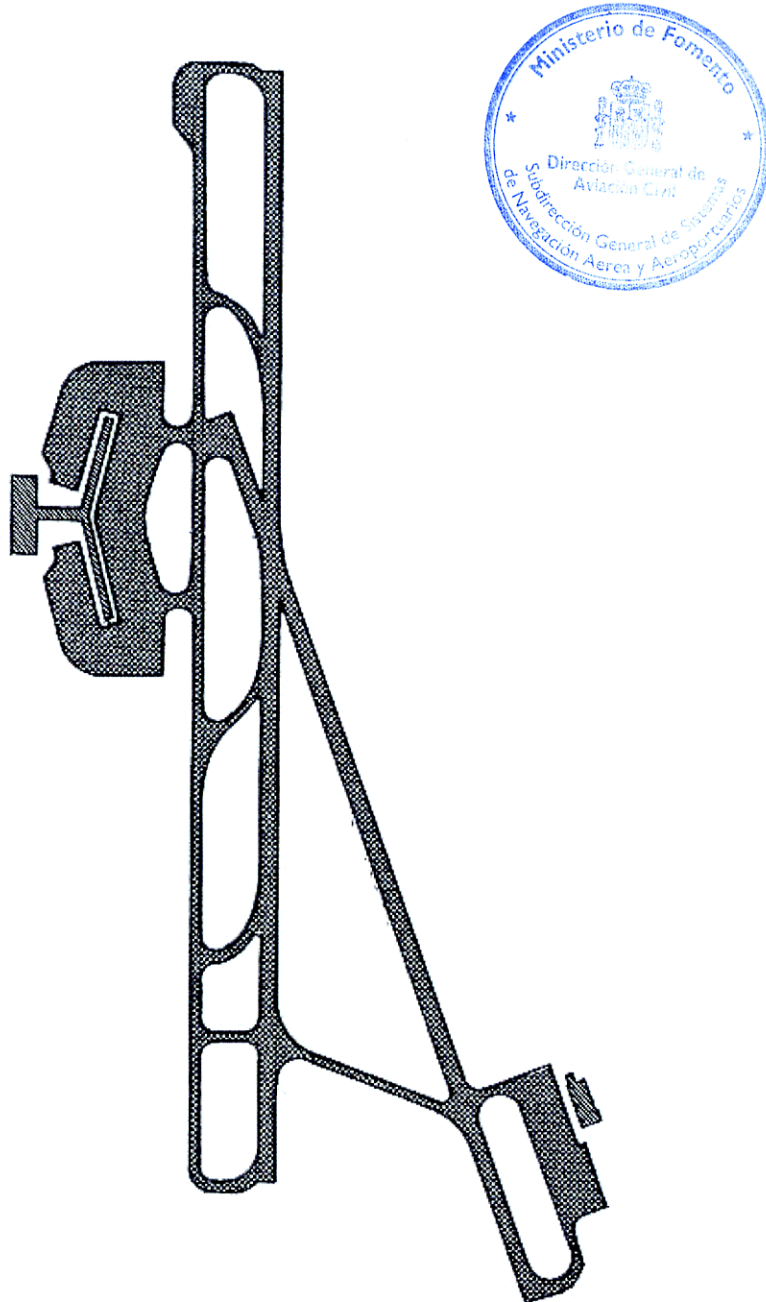
ALTERNATIVA II: CONSTRUCCIÓN SOBRE EL ÁREA SITUADA AL NORTE DE LA PISTA 12-30. DISMINUCIÓN DE LA OPERATIVIDAD DE LA ANTIGUA PISTA 10-28.



(ESQUEMA SIN ESCALA)

GRÁFICO 6.III.

ALTERNATIVA III: CONSTRUCCIÓN SOBRE EL ÁREA SITUADA AL NORTE DE LA PISTA 12-30. POSICIÓN CENTRADA DEL NAT RESPECTO A LA PISTA 12-30 Y PLENO DESARROLLO AEROPORTUARIO.



(ESQUEMA SIN ESCALA)



6.1.3. VALORACIÓN

El análisis de la viabilidad y adaptación de las alternativas a los objetivos planteados se llevaron a cabo mediante la valoración cualitativa de los siguientes aspectos: Operatividad, Accesos y Afecciones al entorno.

- **OPERATIVIDAD.**

Según los estudios realizados dentro del programa PICAP, el escenario actual con Configuración de Pista 30 para llegadas y salidas y con las infraestructuras y procedimientos operativos actuales (entorno no-radar) presenta una capacidad de saturación de 18 operaciones/hora. (Este mismo escenario con Configuración de Pista 12 para llegadas y salidas presenta una capacidad de saturación de 19 operaciones/hora).

La capacidad de la configuración de la Alternativa I, Pista 12-30 para llegadas y salidas, nuevo acceso en el umbral de la pista 12, uso exclusivo de la plataforma norte, rodadura paralela a la pista para acceder a dicha plataforma y control radar del TMA, es de 38 operaciones-hora, la misma que ofrecería la Alternativa III de operar únicamente la pista 12-30. Sin embargo, en esta última alternativa no se elimina físicamente la pista 10-28, por lo que la capacidad del sistema de dos pistas será en conjunto mayor que la correspondiente a una única pista, aunque se utilice la pista 12-30 preferentemente.

En la alternativa II, la pista 10-28 permanece operativa pero los despegues por la cabecera 10 están penalizados por la situación del NET, de forma que la capacidad de esta alternativa es también menor que la correspondiente a la alternativa III.

- **ACCESOS.**

La calidad de los accesos y el tiempo empleado en el trayecto al aeropuerto son factores que afectan en gran medida a la disposición del pasajero a decidirse por el transporte aéreo, especialmente para trayectos cortos en los que el porcentaje del tiempo de acceso al aeropuerto frente a la duración total del viaje es relevante.

En la actualidad, el trayecto Bilbao Capital-Aeropuerto, a pesar de la proximidad entre ambos, está tomando valores elevados, del orden de 30-45 minutos en horas punta. Estos tiempos, que en trayectos internacionales o de largo recorrido no tienen influencia o ésta es escasa, son determinantes a la hora de elegir el modo de transporte en trayectos cortos. Este es el caso del trayecto Bilbao-Madrid, que además cuenta con buenas comunicaciones por autovía.

La posibilidad de enlazar y ampliar el área de influencia del aeropuerto, con el nuevo corredor al norte que facilitan los accesos por el este con el corredor del Txoriherri y por el oeste con Rontegi y la Avanzada, hace que la disminución del tiempo empleado y el aumento en la calidad del acceso sean factores determinantes a la hora de considerar las diferentes alternativas.

- **AFECCIONES AL ENTORNO.**

Se consideran en el presente apartado tres tipos de afecciones al entorno provocadas por el aeropuerto: Acústicas, Urbanísticas y Socioeconómicas.

- La Afección Acústica de la alternativa elegida se estudia más ampliamente en la Parte III. En la alternativa I no se produce ninguna disminución significativa de ruido fuera del ámbito del aeropuerto como consecuencia de la eliminación de la pista 10-28.



- La Afección Urbanística en la alternativa I se concreta en la ocupación de terrenos con asentamientos urbanos consolidados y de alto valor en la zona suroeste. La alternativa II es la más neutra en este sentido al desarrollarse dentro de terrenos propiedad del aeropuerto. La alternativa III, al desarrollar el Subsistema de Actividades Aeroportuarias en el norte, es la que más afección urbanística produce en términos de extensión; no obstante los terrenos afectados no cuentan con asentamientos urbanos ni industriales importantes, por lo que puede considerarse un impacto cuantitativamente superior pero cualitativamente moderado.

- La Afección Socioeconómica al entorno se considera beneficiosa en las tres alternativas, ya que los modernos aeropuertos han dejado de ser simples infraestructuras de transporte, convirtiéndose no sólo en importantes focos de generación de empleo o actividad económica, sino en polos de difusión de la actividad económica. En este sentido, en orden creciente de afección socioeconómica beneficiosa hay que citar las alternativas I, II y, por último, la III como la mejor.

6.1.3.1. Alternativa seleccionada

Tras la valoración de las diferentes alternativas propuestas y de sus respectivas afecciones, se consideró óptima la definida como **Alternativa III: Construcción sobre el área situada al norte de la pista 12-30, posición centrada del Nuevo Área Terminal (Nuevo Edificio Terminal y Edificio de Aparcamientos) respecto de esta pista y pleno desarrollo aeroportuario.**

La ubicación del NAT que se recomienda en la alternativa seleccionada viene condicionada por la posición de la Plataforma de estacionamiento de aeronaves, siendo la elegida la óptima para la operación de las aeronaves: no interfiere las operaciones por la pista 10-28 y se adapta a la configuración topográfica del terreno.

Funcionalmente, el hecho de implantar el Edificio Terminal de Aviación General alejado del NAT supone la independencia y mejora de los flujos de ambos tipos de pasajeros. El trayecto de unión entre terminales en este aeropuerto es de aproximadamente 5 km, lo cual podría suponer un tiempo medio de desplazamiento de unos diez minutos.

Un punto esencial de la alternativa elegida es el traslado de la totalidad de las instalaciones del Área de Carga al lado norte, con lo cual se aumenta sensiblemente la operatividad y funcionalidad del servicio, si bien se incrementa el número de aeronaves en la plataforma norte.

En la actualidad existe una Zona Industrial a la altura del punto medio de la pista 10-28, dedicada al mantenimiento de pequeñas aeronaves y helicópteros. Este hecho, junto con la necesidad de disponer de una zona amplia, con posibilidades de crecimiento modular, indican que el desarrollo de esta actividad continuará por el lado sur hasta que se agoten las reservas del escaso espacio disponible, momento en que se trasladaría al lado norte.

Las Zonas de Servicios y Abastecimiento Energético serán necesarias en ambos lados norte y sur del aeropuerto, ya que es preciso prestar asistencia a las aeronaves e instalaciones de ambos lados. En cualquier caso, la mayor parte de los servicios se ubicarán en la zona norte, salvo aquellos que precisen duplicarse y cuya implantación será función de los estados actual y futuro y de sus características operativas. Las instalaciones de abastecimiento de combustibles, energía eléctrica, abastecimiento y depuración de agua estarán necesariamente presentes en ambos lados.

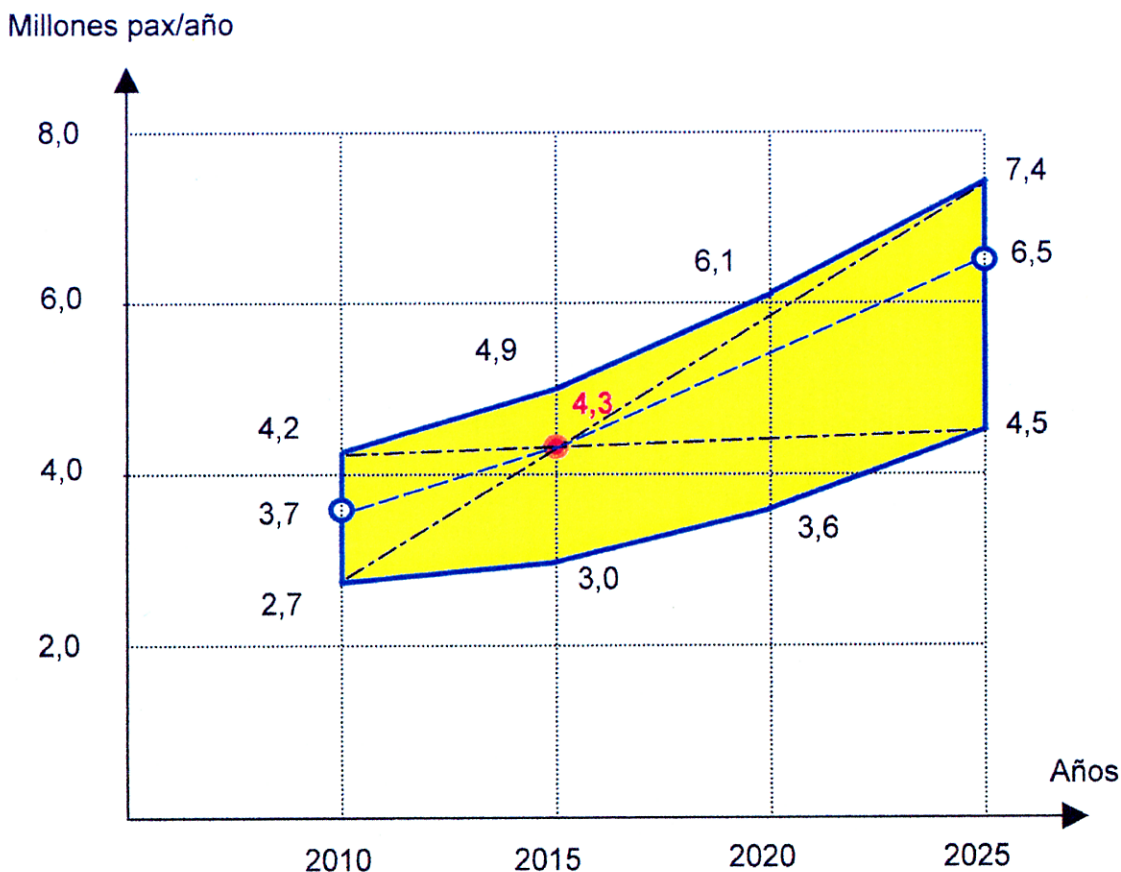


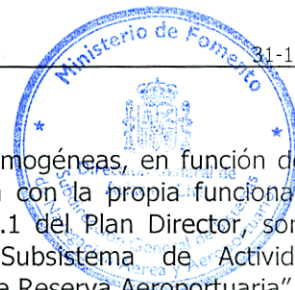
6.2. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL DESARROLLO PROPUESTO. ACTIVIDADES PREVISTAS.

La funcionalidad y modularidad del desarrollo propuesto en el apartado anterior supone sin duda el criterio más determinante para su elección como modelo. Estas características permiten un nivel óptimo de funcionamiento del aeropuerto, con la consiguiente reducción de los tiempos de espera entre tareas, mínimos perjuicios al pasaje y al personal del aeropuerto, etc. y, por lo tanto, un aumento de la rentabilidad de la inversión necesaria.

El escenario que se propone para el Desarrollo Previsible, en función del grado de incertidumbre que toda previsión de tráfico aéreo genera, tanto cuantitativa como temporalmente, se acota en función de un ámbito definido por los datos de prognosis optimista y pesimista y de los horizontes temporales establecidos desde 2010 a 2025 (tal como se describe en el Capítulo 4). De esta forma, el desarrollo más probable del área de crecimiento queda establecido como prognosis media con una previsión de 4,3 millones de pasajeros/año, tal como se refleja en el Gráfico 6.IV.

**GRÁFICO 6.IV.
DESARROLLO PROPUESTO**





El Sistema General Aeroportuario se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano nº 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. "Subsistema de Movimiento de Aeronaves"; 2. "Subsistema de Actividades Aeroportuarias", con sus correspondientes zonas funcionales, y 3. "Zona de Reserva Aeroportuaria".

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, comprende una superficie estimada de 284,65 hectáreas, y se representa en el Plano 4.1 del Plan Director.

1. Campo de vuelos: está integrado por dos pistas de vuelo, con denominaciones 10-28 y 12-30, calles de salida, calles de rodadura, y franjas de seguridad. Hay dos plataformas de estacionamiento de aeronaves, la plataforma sur, frente al antiguo edificio terminal y la plataforma norte, frente al nuevo edificio terminal.
2. Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.
3. Instalaciones auxiliares: incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano provincial, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 86,63 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano nº 4.4 del Plan Director:

1. Zona de Pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 32,28 hectáreas.
2. Zona de Carga: contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 7,97 hectáreas.
3. Zona de Servicios: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Superficie: 9,31 hectáreas.
4. Zona de Aviación General: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 5,32 hectáreas.
5. Zona Industrial: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificios y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 29,06 hectáreas.
6. Zona de Abastecimiento Energético: contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto. Superficie: 2,69 hectáreas.

La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y/o servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de los subsistemas anteriormente mencionados. Su superficie es de 31,65 hectáreas, según se representa en el Plano 4.1.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano nº 4.3 "Zona de Servicio Propuesta: Coordenadas UTM", en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. La superficie total del Sistema General Aeroportuario es de 402,93 hectáreas, y las coordenadas UTM que lo delimitan se muestran en la tabla siguiente:

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO AEROPUERTO DE BILBAO								
1	X	507593	24	X	508419	47	X	505743
	Y	4795421		Y	4793682		Y	4794335
2	X	508518	25	X	508406	48	X	505722
	Y	4795176		Y	4793681		Y	4794270
3	X	508657	26	X	508129	49	X	505696
	Y	4794953		Y	4793862		Y	4794254
4	X	508728	27	X	507427	50	X	505576
	Y	4794786		Y	4794218		Y	4794195
5	X	508798	28	X	507415	51	X	505509
	Y	4794460		Y	4794169		Y	4794198
6	X	508699	29	X	507342	52	X	505472
	Y	4794235		Y	4794149		Y	4794422
7	X	458778	30	X	507340	53	X	505401
	Y	4794146		Y	4794121		Y	4794280
8	X	508856	31	X	507286	54	X	505320
	Y	4794109		Y	4794115		Y	4794322
9	X	508782	32	X	507263	55	X	505172
	Y	4793912		Y	4794079		Y	4794375
10	X	508777	33	X	507155	56	X	505141
	Y	4793907		Y	4794109		Y	4794378
11	X	508783	34	X	507113	57	X	505137
	Y	4793893		Y	4794143		Y	4794481
12	X	508793	35	X	507115	58	X	505146
	Y	4793882		Y	4794305		Y	4794594
13	X	508766	36	X	506469	59	X	505128
	Y	4793721		Y	4794368		Y	4794665
14	X	508763	37	X	506473	60	X	505132
	Y	4793722		Y	4794345		Y	4794806
15	X	508760	38	X	506419	61	X	505176
	Y	4793708		Y	4794323		Y	4794927
16	X	508665	39	X	506393	62	X	505211
	Y	4793727		Y	4794319		Y	4794941
17	X	508663	40	X	506368	63	X	505334
	Y	4793685		Y	4794321		Y	4794921
18	X	508645	41	X	506372	64	X	505342
	Y	4793690		Y	4794351		Y	4794911
19	X	508624	42	X	506356	65	X	505347
	Y	4793630		Y	4794354		Y	4794874
20	X	508474	43	X	506329	66	X	505403
	Y	4793692		Y	4794335		Y	4794867
21	X	508450	44	X	506291	67	X	505423
	Y	4793696		Y	4794340		Y	4794928
22	X	508442	45	X	506277	68	X	505461
	Y	4793669		Y	4794371		Y	4794925
23	X	508417	46	X	505900	69	X	505477
	Y	4793676		Y	4794415		Y	4794972



70	X	505506	82	X	506315	94	X	504919
	Y	4794964		Y	4795458		Y	4794758
71	X	505674	83	X	506373	95	X	505114
	Y	4795340		Y	4795385		Y	4794736
72	X	505682	84	X	506370	96	X	505112
	Y	4795342		Y	4795377		Y	4794714
73	X	505776	85	X	506713	97	X	504916
	Y	4795444		Y	4795417		Y	4794736
74	X	505952	86	X	507031	98	X	504915
	Y	4795359		Y	4795260		Y	4794725
75	X	505971	87	X	504753	99	X	504873
	Y	4795429		Y	4794771		Y	4794728
76	X	506052	88	X	504820	100	X	504871
	Y	4795388		Y	4794764		Y	4794747
77	X	506151	89	X	504870	101	X	504751
	Y	4795420		Y	4794776		Y	4794761
78	X	506179	90	X	504870	102	X	497286
	Y	4795399		Y	4794758		Y	4802474
79	X	506231	91	X	504906	103	X	497337
	Y	4795401		Y	4794754		Y	4802383
80	X	506297	92	X	504907	104	X	497270
	Y	4795341		Y	4794765		Y	4802346
81	X	506299	93	X	504919	105	X	497218
	Y	4795393		Y	4794765		Y	4802430

La división en Zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias (SAA), tal como se refleja en los planos del presente Plan Director, es de naturaleza conceptual, y no se traduce necesaria y literalmente en una segregación espacial, sino que la asociación de las distintas actividades responde a criterios de técnica aeroportuaria en permanente desarrollo y evolución.

Hay que resaltar, además, el hecho de que el desarrollo del presente Plan Director es el resultado de un proceso en el que han participado, junto con Aena, diversas administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, y que tiene como precedentes más importantes el Plan Especial del Aeropuerto de Bilbao aprobado provisionalmente por la Diputación Foral de Vizcaya mediante Acuerdo Foral de 27 de abril de 1999 (documento en el que la ordenación del SAA se realizaba por Líneas de Actividades), y el acuerdo del que se incluye copia al final del presente capítulo. No obstante, dado que la normativa interna de Aena obliga a ordenar los Planes Directores por Zonas Funcionales, y que dicha ordenación será objeto de desarrollo en el documento de Aprobación Definitiva del Plan Especial, debe incidirse especialmente en lo dicho en el párrafo anterior.

Hay que mencionar que, a excepción del emplazamiento de los umbrales de las pistas y la delimitación del ámbito del Sistema General Aeroportuario, la determinación concreta del conjunto de infraestructuras e instalaciones propuestas a desarrollar en este Plan Director, tanto en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves como en el de Actividades Aeroportuarias, depende en gran medida de la evolución propia de los futuros requerimientos de operaciones y tráfico aéreo, así como de los avances tecnológicos que surjan dentro del sector aeronáutico; por lo tanto, su definición, ubicación y características más precisas se resolverá de forma adecuada en el momento en que sea necesario llevar a cabo dichas actuaciones de desarrollo aeroportuario.



La disposición y capacidad del aeropuerto correspondiente al escenario del Desarrollo Previsible es la siguiente:

TRÁFICO DE PASAJEROS

Movimiento de pasajeros en hora punta de diseño (valor considerado para el escenario más optimista)	1.454 pax/hora 1.978 pax/hora)
Movimiento de pasajeros anuales	4,3 millones pax/año

TRÁFICO DE AERONAVES

Movimiento de aeronaves en hora punta de diseño	22 operaciones/hora
Movimiento de aeronaves en día tipo	200 operaciones/día
Movimiento de aeronaves al año	61.000 operaciones/año

6.3. ACTUACIONES PROPUESTAS

a) Adquisición de terrenos

- Adquisición de, aproximadamente, 51,80 Ha de terreno para completar el Desarrollo Previsible del aeropuerto, situados al norte y al noreste de las instalaciones actuales
- Desafectación de 27,43 hectáreas, de las cuales 10,73 se hallan al sur del aeropuerto, y tienen el carácter de compensación por la ocupación de nuevos terrenos al norte destinados a Zona de Reserva Aeroportuaria y con igual superficie, en cumplimiento del acuerdo cuyo manuscrito se representa más adelante en este capítulo. Además, se ha producido la desafectación de otras 7,0 y 9,7 hectáreas al norte y oeste del aeropuerto respectivamente, por cesar su utilidad para el Aeropuerto.

b) Obras de Infraestructuras

b.1) Campo de vuelos/Plataforma de aeronaves

- Calle de salida rápida de la cabecera 30 conectada con la calle de rodaje paralela.
- Calle de salida rápida para la cabecera 12 que enlaza la cabecera 28 con la plataforma norte.
- Apartadero de espera en la cabecera 30.
- Plataforma Norte: en el futuro, se ampliará hasta cubrir las necesidades correspondientes al Desarrollo Previsible.

b.2) Urbanización

- Urbanización del área definida al norte de la pista 12-30.

b.3) Zona de Pasajeros y accesos

- Nuevo Edificio Terminal En el futuro, se ampliará hasta cubrir las necesidades correspondientes al Desarrollo Previsible.



- Adaptación del antiguo edificio terminal de aviación comercial en Edificio Terminal de Aviación General y Hangar de Mantenimiento.
- Accesos de entrada/salida del aeropuerto desde la futura autovía Loiu-Derio-La Avanzada, para configurar los accesos desde el oeste y su conexión con el viario del Nuevo Área Terminal; para estas entradas se prevé un carril por cada sentido para conexión con la futura autovía ya mencionada.

b.4) Zonas de Carga/Industrial

- Se dispondrá del antiguo Terminal de Carga para su integración en la Zona Industrial.
- Construcción del Edificio Terminal de Carga y servicios asociados en la zona norte.

b.5) Zonas Industrial, Servicios y Abastecimiento Energético y otros

- Nuevas instalaciones de servicios de *handling* en la zona norte.
- Nuevas instalaciones de abastecimiento de combustible en la zona norte.
- Nueva Subcentral Eléctrica en la zona norte.
- Nuevas instalaciones de abastecimiento y depuración de aguas en la zona norte.
- Instalaciones de servicios de *rent-a-car* en la zona norte.
- Instalaciones para la Aviación General (se prevén actividades tales como aerotaxi, ambulancias, agrícola, fotografía, viajes de Estado, escuela, etc) que incluirán nuevos hangares, almacenes y oficinas.

c) **Equipos y Material móvil**

Será necesario realizar las siguientes adquisiciones en equipos y material móvil:

- Equipamiento del nuevo Terminal de Carga de la zona norte.
- Equipos para la señalización, balizamiento e iluminación de la plataforma norte.
- Equipos para la señalización y balizamiento de las nuevas calles de salida rápida, de rodaje y el apartadero de espera.
- Equipamiento, señalización e iluminación de los nuevos aparcamientos.
- Equipamiento de las nuevas instalaciones para *handling* en la zona norte.
- Equipamiento de la nueva zona de abastecimiento de combustibles.
- Equipamiento de la nueva Depuradora.
- Equipamiento de las instalaciones de aviación general.
- Iluminación y señalización de los nuevos accesos por carretera y de la nueva zona urbanizada.
- Instalación de un ILS/DME para aterrizajes por la cabecera 12.

Además de todos estos equipos, que se citan individualmente aunque no de forma excluyente sino indicativa, será necesario proceder a adquirir, montar y realizar los elementos necesarios de unión a las redes existentes actuales o previstas en las que se integrarán dichos equipos, así como ejecutar las obras que consigan su perfecto funcionamiento, y que caen fuera del alcance de definición de este estudio.

6.4. RECOMENDACIONES

Desde este Plan Director, y a través de informaciones facilitadas por la Dirección Regional de Navegación Aérea de la Región Centro, se aconseja –siempre que no exista problemática adicional que lo impida- la promoción del Aeropuerto de Bilbao a CAT III.

Asimismo, y debido a la proliferación de aeropuertos en su entorno, se considera necesario plantear un estudio del conjunto del espacio aéreo de la zona Norte.





Reunión con AENA en Diputación
Segismundo López Santa Cruz / Carlos Gómez Argüelles / Ignacio Nuñez / M^a Isidra Busturia / Carlos Estefanía

20-XII-2000

(TRANSCRIPCIÓN DEL ACUERDO MANUSCRITO AENA/DFV/GOBIERNO VASCO DE 20-XII-2000)

Base de negociación - Punto de negociación de la Diputación:

Conclusiones reunión

- 1) Superficie base de negociación: 93'73 Ha de superficie a calificar como S.G., es decir, se admiten las conclusiones del informe emitido en su día por la Diputación en fecha 18 octubre 2000.
- 2) Reparto de la superficie de 93'73 Ha.
 - A) Superficie Área Nueva: 50'53 Ha
 - B) Modelo de ordenación: Emplazamiento básico de la superficie de forma asimétrica y sobre los terrenos propiedad de AENA según propuesta 7B.
 - C) Superficie de Reserva Interior que incrementaría la superficie de Área Nueva según una cantidad en función de la superficie de Área Actual que se descalificaría en la parte colindante con la zona urbana del municipio de Sondika, Loin y Erandio (Zona Sur).

Reunión con Aena en Diputación.

ASISTENTES:

- Aena: Segismundo López Santa Cruz
Enrique Gómez Argüelles
Ignacio Nuñez
- DFV: M^a Isidra Busturia
Carlos Estefanía
- Gobierno Vasco: Jesús M^a Erquicia

BASE DE LA REUNIÓN: Escrito de alegaciones de la Diputación

CONCLUSIONES REUNIÓN

1. Superficie base de negociación: 93,73 Ha de superficie a calificar como S.G., es decir, Se admiten las conclusiones del informe emitido en su día por la Diputación en fecha 18 octubre 2000.
2. Reparto de la superficie de 93,73 Ha.
 - A. Superficie Área Nueva: 50,53 Ha
 - B. Modelo de Ordenación: Emplazamiento básico de la superficie de forma asimétrica y sobre los terrenos propiedad de AENA según propuesta 7B.
 - C. Superficie de Reserva Interior que incrementaría la superficie de Área Nueva según una cantidad en función de la superficie de Área Actual que se descalificaría en la parte colindante con la zona urbana del municipio de Sondika, Loin y Erandio (Zona Sur).

Segismundo López Santa Cruz / M^a Isidra Busturia
 Enrique Gómez Argüelles / Carlos M^a Erquicia
 Ignacio Nuñez / Carlos Estefanía

(Handwritten signatures)

