

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

1.	INFORMACIÓN URBANÍSTICA. CA Y AYUNTAMIENTOS	III.3
2.	PLANES DE INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO, COMUNIDAD Y MUNICIPIOS	III.12
3.	ÁREAS DE AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONAUTICAS	III.16
4.	EVALUACIÓN DE AFECCIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS	III.18
5.	SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO. NECESIDADES DEL TERRENO	III.27
6.	ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA	III.27
7.	CONCLUSIONES. AREAS DE COORDINACIÓN.	III.28

1. INFORMACIÓN URBANÍSTICA. CA Y AYUNTAMIENTOS

1.1. NORMATIVA EN EL SECTOR DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

Dentro del vigente marco constitucional, en el que se determina el reparto general de competencias, se describe brevemente a continuación el marco normativo en lo que podrían considerarse sus dos niveles básicos de aplicación: normativa general sobre Navegación Aérea, y normativa específica sobre los Sistemas Aeroportuarios.

1.1.1. Normativa general.

En el marco constitucional vigente, es indiscutible la concepción del ámbito físico nacional como un espacio integral soporte de la soberanía nacional y constituido en esencia por el espacio aéreo, el mar territorial y el territorio propiamente dicho. Resulta igualmente indiscutible la competencia del Estado en materia de protección, planificación y gestión de dicho ámbito, supeditado al interés general.

Por otra parte, en sus artículos 148 y 149, la Constitución ha previsto un reparto de competencias dentro del marco general por el que se adjudica a la Administración del Estado, entre otras, la competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y servicio meteorológico, así como el régimen general de comunicaciones y radiotelecomunicaciones.

En cuanto a las Comunidades Autónomas, el mismo articulado señala que podrán asumir las responsabilidades en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda, así como las obras públicas o transportes que discurran únicamente por el territorio de la Comunidad en cuestión, incluyendo los aeropuertos que no desarrollen actividades comerciales.

La normativa de aplicación relativa a la Navegación Aérea está contenida, en primer lugar, en la Ley 48/1960, de 21 de Julio, sobre Navegación Aérea, en la que se disponen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito.

Asimismo, la Ley de Navegación Aérea contiene las disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos, todo ello sometido a la jurisdicción militar, hasta la reorganización de la Administración del Estado de Julio de 1977, por la que desapareció la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio del Aire.

La legislación sobre el sector aéreo se revisó con detalle a partir del Real Decreto 1558/1977, de 4 de Julio, por el que, al reestructurar la Administración Central del Estado, se creó el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa.

Una disposición posterior, el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de Abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil. Partiendo del principio de que el espacio aéreo es único y que las ayudas a la navegación son comunes para las aeronaves civiles y militares, se establece que la soberanía, control y vigilancia del espacio aéreo son competencias del Ministerio de Defensa, mientras que la planificación de los aeropuertos civiles, de la red de ayudas a la navegación, el establecimiento de servidumbres y la estructuración del espacio aéreo son materias de responsabilidad compartida por ambos departamentos y coordinado por diversos organismos interministeriales.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se adjudicó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de Fomento), creándose a tal fin el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales que fue sustituido por el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, según Real Decreto 905/1.991 de 14 de Junio, y que actualmente ha sido adaptado a Entidad Pública Empresarial, según se establece en el art. 64 de la Ley 50/1998, de 30 de Diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Aena es una Entidad con personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, con una doble capacidad jurídica, pública y privada, y con recursos económicos y patrimonio constituido por los bienes inmuebles que le ha adscrito el Estado.

Es, pues, facultad y responsabilidad de Aena elaborar los planes y proyectos de contenido urbanístico o territorial referidos a los Sistemas Aeroportuarios bajo su competencia, con la supervisión en su caso del Ministerio de Fomento y sometiéndose para ello a la legislación específica, que en esta materia es competencia de las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.

El Estatuto de Aena queda definido según RD 905/1991, de 14 de Junio, modificado por los Reales Decretos 1993/1996, de 6 de Septiembre, 1711/1997, de 14 de Noviembre y el RD 2825/1998, de 23 de diciembre. Posteriormente, con fecha 1 de enero de 1999, se procede al cambio de denominación por el de Entidad Pública

Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, que dispone su adaptación a la LOFAGE (Ley 6/1997, de 14 de abril).

1.1.2. Normativa específica

En la actualidad, las disposiciones vigentes y aplicables están contenidas en la Ley 48/60, de 21 de julio, de Navegación Aérea, cuya clasificación se ha adaptado al concepto de "interés general" de la Constitución, por Real Decreto 2858/1981 de 27 de Noviembre.

Se distingue, en primer lugar, entre aeródromos y aeropuertos. Los aeródromos pueden ser permanentes o eventuales, y militares o civiles; éstos últimos, públicos o privados. Los aeropuertos se dividen en públicos y privados, pudiendo además estar abiertos o no al tráfico internacional. La clasificación actualmente en vigor se estableció por una Orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de 26 de Junio de 1978, por la que se definieron cuatro categorías: Primera Especial, Primera, Segunda y Tercera.

En cuanto a la calificación de "interés general" esta materia fue regulada por el ya mencionado Real Decreto 2858/1981, de 27 de Noviembre. Se establece en esta norma que serán de interés general todos los que reúnan condiciones para el tráfico internacional, los que por sus características incidan en la ordenación del transporte o del espacio aéreo y los que tuvieran interés para la defensa nacional. Con lo cual quedaron incluidos en esta categoría todos los aeropuertos propiedad del Estado, y en la actualidad explotados o gestionados por Aena.

La planificación de los Aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de Diciembre, y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos, demandada y necesaria como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial y la liberalización del tráfico aéreo.

Ratificando la competencia exclusiva del Ministerio de Fomento en esta materia, la nueva norma distingue entre la figura del Plan Director, de naturaleza y contenido fundamentalmente sectoriales, y la del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario, como instrumento de ordenación urbanística y territorial en el que se contempla la incorporación de la compleja estructura funcional del aeropuerto en el territorio circundante.

Esto queda reflejado en el RD 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio. 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.

Con la promulgación de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, se dota de una nueva cobertura legal a las servidumbres acústicas. Esta Ley, pendiente del desarrollo reglamentario previsto en el punto Cuatro, 2) del art. 63, completa la necesaria cobertura legal a las servidumbres acústicas. Dicho desarrollo reglamentario dará lugar a nuevas disposiciones que, en su día, podrán afectar de manera directa el ámbito comprendido por las huellas sonoras del Aeropuerto, imponiendo limitaciones no previstas, a su futuro desarrollo.

1.2. PLANES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Dado su carácter de centro de comunicaciones e intercambio de gran complejidad y siendo a la vez un elemento importante de la estructura territorial y un equipamiento con gran consumo de espacio, el Sistema General Aeroportuario, cuya competencia esencial reside en la Administración General del Estado, está sujeto sin embargo a la normativa de los otros dos niveles de la Administración: la Planificación Regional u Ordenación del Territorio de las Administraciones Autonómicas, y el Planeamiento Urbanístico Municipal contemplado en la Ley del Suelo.

Tal como se ha dicho en el apartado anterior, la normativa legal que regula las actividades aeroportuarias está compuesta por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre desarrollada posteriormente por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

Básicamente, se establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio y aprobará el correspondiente Plan Director en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el art. 39 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos

industriales y comerciales necesarios o convenientes por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto.

Establece asimismo la clasificación urbanística del suelo de los aeropuertos y sus respectivas zonas de servicio como Sistema General Aeroportuario, que será desarrollado mediante un Plan Especial formulado por Aena, según las previsiones contenidas en el Plan Director, tramitado y aprobado por la autoridad urbanística competente de conformidad con la legislación urbanística aplicable, pero especificando un procedimiento y unos plazos fijados al efecto.

Por último, se especifica que toda obra realizada por Aena en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio será considerada obra pública de interés general, no debiendo por ello someterse 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.

1.2.1. La normativa estatal

En la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana (LRSOU, Texto Refundido RD 1346/1976), aparece en su artículo 8 la figura del Plan Director Territorial de Coordinación como instrumento de planificación regional, especificando que dichos planes contendrán el "señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a las comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas", añadiendo en su articulado posterior que las acciones previstas las llevarán los Departamentos Ministeriales afectados en las materias de sus respectivas competencias.

La Ley crea, en su artículo 17, la figura de los Planes Especiales, de alcance sectorial y notable autonomía, que tienen por objeto desarrollar las previsiones contenidas tanto en los Planes Directores Territoriales (con o sin la existencia de Planes Generales), como en los Planes Generales Municipales. Es importante destacar que en el apartado 2 del mencionado artículo 17 se posibilita la redacción de Planes Especiales para la ejecución directa de las obras correspondientes a las infraestructuras del territorio, y específicamente las relativas a las comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas. Posteriormente se procedió a la aprobación del Reglamento de Planeamiento para el Desarrollo y Aplicación de la LRSOU, mediante Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio.

La Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo, refundida luego por el Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, fue impugnada ante el Tribunal Constitucional y objeto de la Sentencia TC 61/1997, de 20 de marzo, por la que se declaran inconstitucionales y nulos una numerosa serie de preceptos del RDL 1/1992.

El otro texto que viene a completar el cuerpo legal existente es el Real Decreto-Ley 5/1996, de 7 de junio, de Medidas Liberalizadoras en Materia de Suelo y de Colegios Profesionales, estableciendo una sola clasificación de suelo urbanizable, modificando la cesión de suelo a los ayuntamientos, reduciendo los plazos y facilitando la aprobación del planeamiento por los ayuntamientos. Todo ello fue definitivamente establecido por la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones.

1.2.2. La normativa autonómica

La Constitución ha optado, en materia de ordenación del territorio y urbanismo, por su inclusión en la lista de las competencias abiertas a la disponibilidad de las Comunidades Autónomas (art. 148, n^o 1, 3, CE). La asunción de estas competencias se ha efectuado por el País Vasco en su Estatuto de Autonomía (art. 10, n^o 1, EAPV).

En ejercicio de las competencias normativas en la materia de ordenación del territorio y urbanismo los órganos legislativos del País Vasco han aprobado dos Leyes: atendiendo al criterio cronológico de su aparición, la primera en el tiempo es la Ley 9/1989, de 17 de noviembre, que versa sobre Valoración del Suelo; la segunda, la Ley 4/1990, de 31 de marzo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (LOTPV).

Mediante Decreto 28/1997, de 11 de febrero, se aprueban definitivamente, de conformidad con la Ley 4/1990, las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco (DOT), como marco de referencia para la formulación de los restantes instrumentos de ordenación territorial y ordenación urbana, siendo sus funciones las siguientes:

- a) Formular el conjunto de criterios y normas que orienten y regulen los procesos de asentamiento en el territorio de las distintas actividades económicas y sociales, a fin de garantizar el necesario equilibrio territorial de interés general para Euskadi y la creación de las condiciones adecuadas para atraer la actividad económica a los espacios territoriales idóneos.
- b) Construir un marco de referencia en cuanto a la ordenación y al uso de los espacios y del territorio para la formulación y ejecución de las políticas sectoriales de las distintas Administraciones Públicas que hayan de actuar sobre el territorio

de la Comunidad Autónoma, así como para la actividad urbanística de las Diputaciones Forales y Ayuntamientos, a fin de garantizar una adecuada coordinación y compatibilización de todas ellas.

- c) Prever las acciones territoriales que requieran la acción conjunta con el Estado u otras Comunidades Autónomas.

A este respecto, el Modelo Territorial de las DOT dedica un capítulo a las Infraestructuras del Modelo Territorial, en cuyo apartado 13. Infraestructuras de Transporte, Comunicaciones y Energía se establecen unas Claves Interpretativas y Directrices Particulares para los Aeropuertos.

Respecto a las primeras, se cita el siguiente diagnóstico: "Los Aeropuertos de la CAPV tienen características diferentes cada uno de ellos. Sondika (Aeropuerto de Bilbao) aumenta cada año el número de viajeros y aeronaves, y presenta actualmente problemas de insuficiencia de las instalaciones básicas y servicios complementarios".

Respecto a las segundas, y como consecuencia de las primeras, vamos a referirnos al artículo 7.2. donde se dice que "El aeropuerto de Sondika es el que más tráfico registra de Euskadi, dado que en sus inmediaciones vive más de la mitad de la población de la Comunidad Autónoma vasca. En este contexto, se considera prioritario mejorar y ampliar sus instalaciones. Para ello existe un compromiso entre la Administración Central y el Gobierno Vasco que contempla la construcción de una nueva terminal, el alargamiento y mejora de la pista, la construcción de una nueva pista de rodadura paralela y un amplio conjunto de mejoras importantes".

1.2.3. Planeamiento municipal

En el gráfico III.1.I la superposición del ámbito del Aeropuerto de Bilbao y de su zona de servicio sobre el mapa topográfico con los términos municipales afectados por ocupación directa de suelo. El ámbito del sistema general se extiende sobre 402,93 Ha. Todas las mediciones realizadas en este estudio se han realizado con medios informáticos sobre la cartografía facilitada.

CUADRO III.1.1.**SUPERFICIES DE LOS TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS POR
OCUPACIÓN DIRECTA DE SUELO**

TERMINO MUNICIPAL	HECTAREAS
Loiu	230,52
Sondika	79,07
Derio	90,1
Zamudio	12,8
Erandio	18,56
Getxo	0,8
TOTAL:	431,85

Todos ellos tienen como figura de planeamiento integral Normas Subsidiarias (NN.SS.), cuyo detalle se relaciona a continuación:

- **Loiu**

La aprobación definitiva de las NN.SS. fue el 4-10-1988, la publicación de la Resolución en el BOB el 24-10-1988 y la de la Normativa en el BOB el 20-12-1988.

- **Sondika**

La aprobación definitiva de las NN.SS. fue el 7-11-96, la publicación de Resolución en el BOB el 4-12-96 y la de la Normativa en el BOB el 16-03-98.

- **Derio**

La aprobación definitiva de las NN.SS. fue el 20-03-03, la publicación de Resolución en el BOB el 24-04-03 y la de la Normativa en el BOB el 29-06-04.

- **Zamudio**

La aprobación definitiva de las NN.SS. fue el 18-06-2007, la publicación de la Resolución en el BOB el 28-06-2007 y la de la Normativa en el BOB el 30-4-2008.

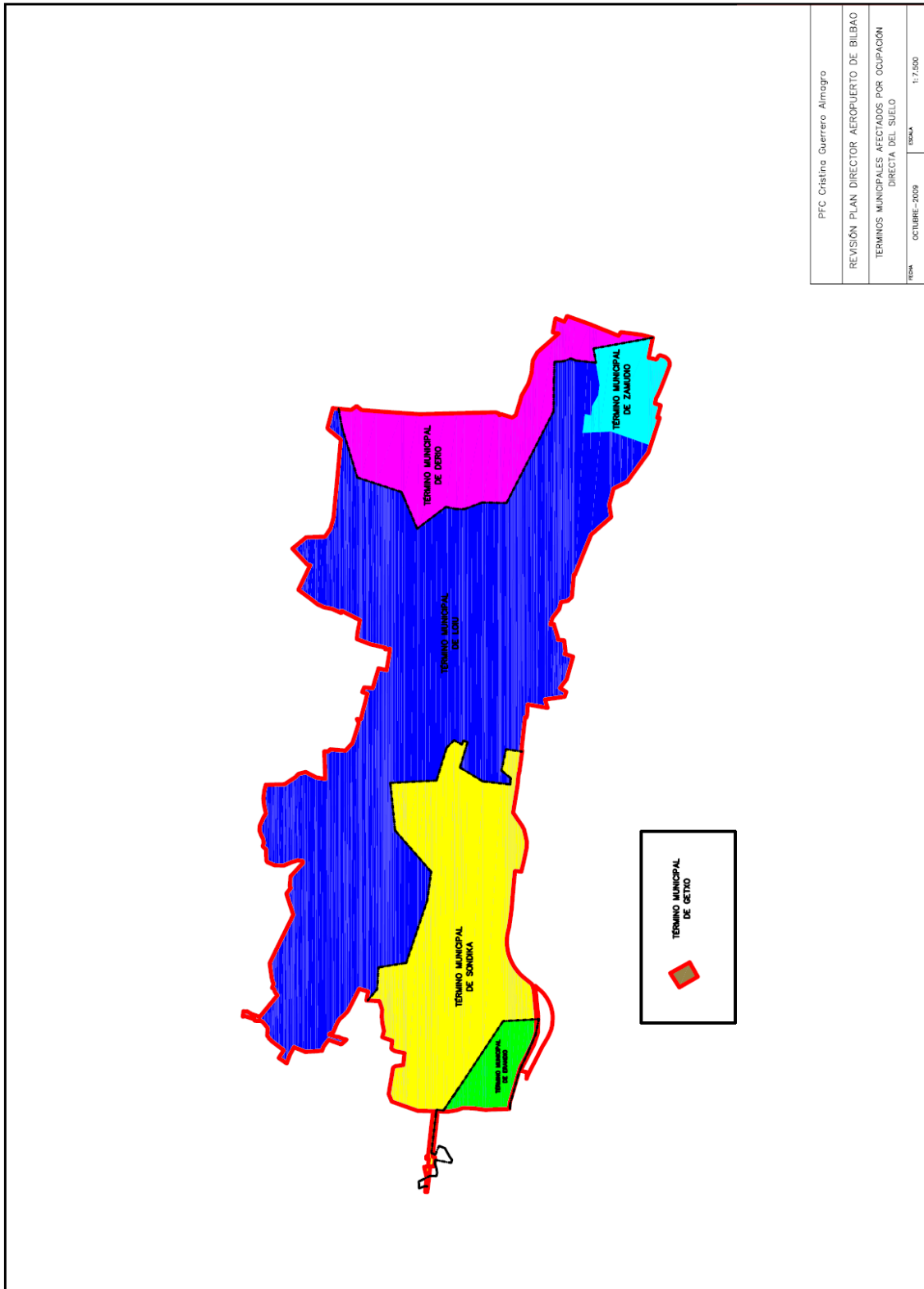
- **Erandio**

La aprobación definitiva de las NN.SS. fue el 05-04-1990, la publicación de la Resolución en el BOB el 13-06-1990 y la de la Normativa en el BOB el 4-06-1993.

- **Getxo**

La aprobación definitiva de las NN.SS. fue el 18-01-2000, la publicación de la Resolución en el BOB el 09-02-2000 y la de la Normativa en el BOB el 23-7-2001.

GRÁFICO III.1.I.
TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS POR OCUPACIÓN DIRECTA DEL SUELO



2. PLANES DE INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO, COMUNIDAD Y MUNICIPIOS

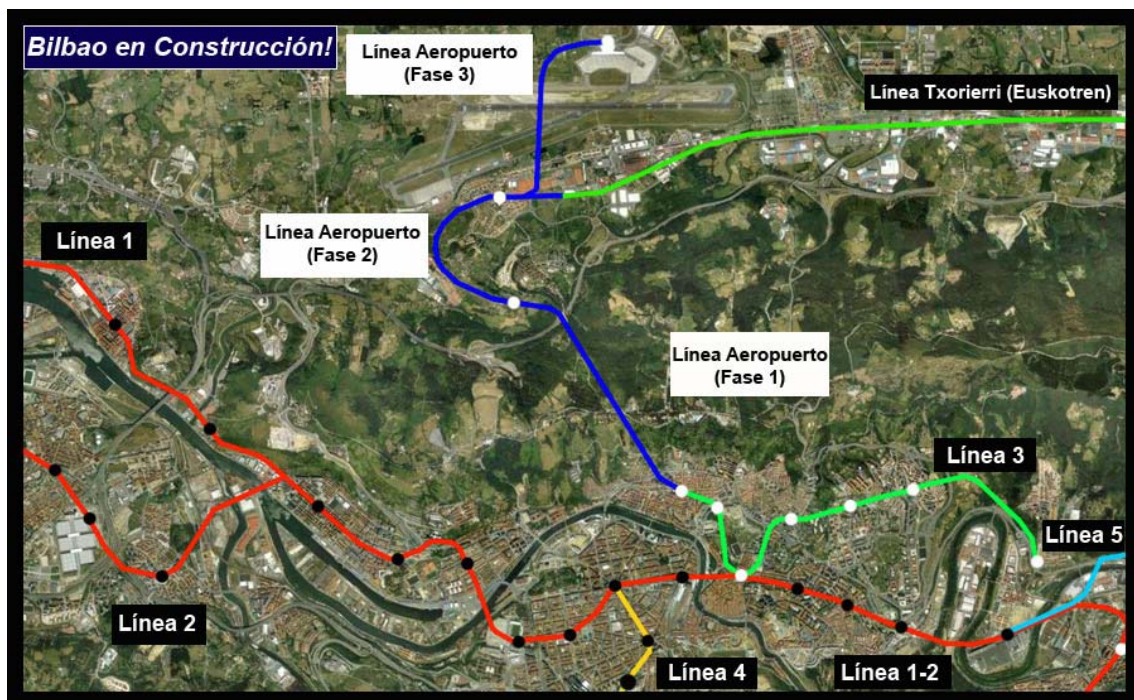
2.1. CONEXIÓN FERROVIARIA CON EL AEROPUERTO DE BILBAO

La conexión ferroviaria con el aeropuerto de Bilbao ya está en marcha. El pasado mes de febrero de 2009 el Gobierno Vasco presentó la primera fase de la línea que permitirá recorrer la distancia entre el centro de Bilbao hasta la Terminal de La Paloma en tan solo 8 minutos.

La nueva línea conectará directamente con la línea 3 de metro (aún no se sabe si será una ampliación o una línea independiente) y con la actual línea de Euskotren del Txorierri (Casco Viejo-Lezama) por lo que estará perfectamente integrada en la red ferroviaria de Bilbao.

La construcción de esta conexión ferroviaria se realizará en tres fases, como se puede observar en el siguiente gráfico.

GRÁFICO II.2.I.
CONEXIÓN FERROVIARIA CON EL AEROPUERTO DE BILBAO



Las obras del primer tramo están previstas que tengan comienzo a finales de este año 2009, pudiendo estar finalizadas para el año 2012. Será el primer tramo de los tres que la compondrán, tendrá una longitud de más de 3 kilómetros y cuenta con un presupuesto de casi 37 millones de euros.

Una de las actuaciones previstas en esta primera fase es la construcción de una nueva estación en Matiko y la cubrición de las actuales vías eliminando las barreras existentes y generando nuevos espacios de esparcimiento para el barrio bilbaíno. El trayecto continuaría dirección aeropuerto a través de un nuevo túnel de 1.875 metros y de doble vía bajo el Monte Artxanda que aprovechará el actual de vía única como galería de evacuación. Una vez en el Valle del Txorierri, las vías cruzarán bajo el Corredor Norte y saldrán a cielo abierto hasta el barrio de La Ola, ya en el municipio de Sondika.

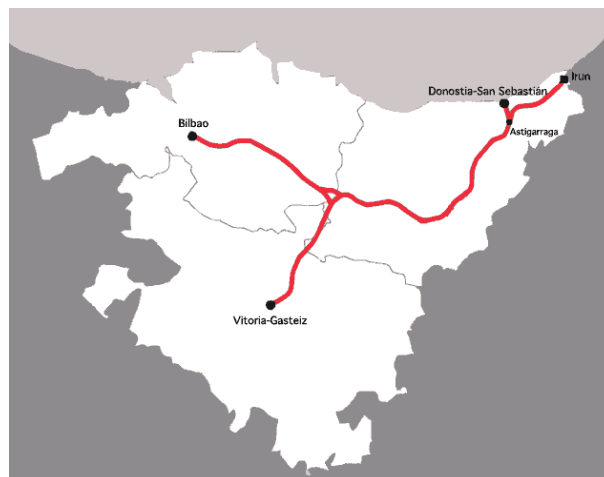
Es aquí donde comenzaría la segunda fase, que aún se encuentra en estudio, en la que estarían incluidas dos nuevas estaciones: Sondika y La Ola. Desde este punto, la línea se bifurcaría en dos direcciones, la primera conectaría con la actual línea del Txorierri de Euskotren hasta Lezama y la segunda sería la tercera y última fase de la línea al aeropuerto.

Este último tramo incluiría la construcción de un nuevo túnel bajo las pistas y la estación bajo la Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Bilbao que, se estima, costará unos 8 millones de euros y que, presumiblemente, podría ser también diseñada por Santiago Calatrava. En total, el coste del proyecto podría rondar los 60 millones de euros.

2.2. Y VASCA

La Nueva Línea de Alta Velocidad Vitoria - Bilbao-San Sebastián - Frontera Francesa está incluida dentro de la red de altas prestaciones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT). A nivel europeo forma parte de la rama atlántica del Proyecto Prioritario nº 3, dando continuidad en territorio español a la línea Madrid - Valladolid - Vitoria - Frontera Francesa.

GRÁFICO II.2.II.
TRAZADO Y VASCA



Esta línea unirá entre sí, por alta velocidad, las tres capitales de la Comunidad Autónoma Vasca y acercará el País vasco al resto de la península y a Francia. Además de permitir la interconexión de las tres capitales vascas, la nueva infraestructura ferroviaria tendrá conexión con Pamplona a través del "Corredor Navarro".

CUADRO II.2.I.

COMPARATIVA DE TIEMPOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE

Tramo	Nueva Red Ferroviaria	Actual Red Ferroviaria	Autobús	Avión
Bilbao-Madrid	2 h. 10 min.	5 h. 40 min.	4 h. 15 min.	1 h. 40 min.
Bilbao-Burdeos	2 h. 18 min.	4 h. 55 min.	4 h. 20 min.	1 h. 20 min.
Bilbao-París	5 h. 47 min.	9 h. 10 min.	12 h.	2 h. 20 min.
Donostia-París	5 h. 9 min.	7 h. 10 min.	10 h. 30 min.	-
Donostia-Madrid	2 h. 15 min.	6 h.	5 h. 15 min.	1 h. 30 min.
Vitoria-París	5 h. 40 min.	8 h.	12 h.	-

GRÁFICO II.2.III.

MAPA FUTURO AVE



Cuando entre en servicio los tiempos de viaje por ferrocarril se verán reducidos drásticamente para las tres capitales vascas. Destaca, principalmente, la reducción del tiempo de viaje entre Vitoria-Bilbao y Vitoria-San Sebastián, en torno al 60 por ciento, y de un 80 por ciento en la relación Bilbao-San Sebastián.

La nueva red ferroviaria de Euskadi contará con seis estaciones, que gracias a su carácter intermodal y su ubicación en el centro de las ciudades, serán accesibles de forma rápida para el 65% de la población vasca. Las estaciones estarán en Bilbao (Abando), Vitoria-Gasteiz (Parque de Arriaga), Donostia-San Sebastián (Atotxa), Astigarraga, Irun y Ezkio-Itsaso.

Los tiempos que duraran los viajes entre las estaciones de la comunidad autónoma vasca se presentan a continuación:

CUADRO II.2.II.

TIEMPOS ENTRE ESTACIONES EN EL PAÍS VASCO

Origen	Destino	Duración del viaje
Bilbao	San Sebastian	38 min
Bilbao	Vitoria	28 min
Vitoria	San Sebastian	34 min

La construcción de esta red ferroviaria, totalmente nueva, garantiza el empleo de los últimos avances tecnológicos y la puesta en práctica de procesos constructivos innovadores. De esta manera, el tren de alta velocidad será "invisible" en tres quintas partes del trazado (más del 60%), ya que discurrirá en túnel. En total, se construirán 80 túneles. Los viaductos, 71 en total, ocuparán casi el 10% del trazado y el resto, el 29%, será a cielo abierto.

La Y vasca está llamada a convertirse, por sí misma y por los efectos añadidos que conlleva, en una nueva vía para el crecimiento económico de Euskadi. Además del empleo directo que generará, estimado en más de 6.900 puestos de trabajo, la creación de la nueva red ferroviaria vasca supondrá un incremento anual del 1,30% del PIB.

2.3. AMPLIACIÓN BI-631 ENTRE DERIO Y EL AEROPUERTO

La carretera BI-631 contará con un tercer carril en cada sentido en el tramo comprendido entre el enlace de Derio/Corredor del Txorierrri y el enlace de acceso al aeropuerto de Liou-Bilbao, según ha acordado el consejo de gobierno de la Diputación de Vizcaya.

El proyecto para el aumento de capacidad de la carretera BI-631, con inicio en Bilbao y final en Bermeo y que tiene un trazado de autovía hasta Mungia, tendrá un presupuesto de 25,3 millones de euros y un plazo de ejecución de 19 meses y también incluye la ampliación de un carril en la calzada descendente del tramo entre Galbarriatu y el enlace de Derio.

Así mismo, la Diputación de Bizkaia ha aprobado el trazado de la construcción de la carretera entre Igartua y Maruri, que supondrá una inversión de 30,3 millones de euros durante los 18 meses de ejecución de la obra, y ha autorizado la ejecución de un tercer carril en la A-8 entre Iurreta y Gederiaga.

Por otra parte, el ente foral ha aprobado una partida de 3,6 millones para la reparación de los daños causados en las carreteras por las riadas del pasado 1 de junio.

3. ÁREAS DE AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONAUTICAS

3.1. MARCO LEGAL

Las servidumbres aeronáuticas son limitaciones al desarrollo urbanístico del entorno del aeropuerto derivadas jurídicamente del dominio eminente del Estado sobre el espacio aéreo, y cuyo objeto es garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea.

Las servidumbres aeronáuticas se establecieron ya en España desde la Ley de 2 de Noviembre de 1940, y el posterior Reglamento de la Red Nacional de Aeropuertos, de 8 de abril de 1941, por la que se determinó la existencia de una "zona periférica" y una "zona subperiférica" en las que se prohibía o limitaba la existencia de obstáculos al vuelo o rodaje de los aviones. Posteriormente han sido muchas las determinaciones legales que se han ido sucediendo con el fin de adaptar la normativa en esta materia a la innovación tecnológica de las aeronaves y de la navegación aérea en general.

En la actualidad, la norma fundamental es el Decreto 584/1972, de 24 de Febrero sobre Servidumbres Aeronáuticas, que establece tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres, como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto.

Dado que la normativa internacional aplicada en la práctica ha variado sustancialmente desde la fecha de promulgación de los mencionados decretos, en la actualidad existe un nuevo Decreto-Ley de Servidumbres Aeronáuticas en fase de estudio y tramitación.

Las normas internacionales sobre esta materia son las establecidas en la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y están publicadas en el Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, "Normas y Métodos Recomendados Internacionales, Aeródromos", volumen I; en el Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137), parte 6; en el Documento 8168-OPS/611, "Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea, Operación de Aeronaves", volúmenes I y II; y en el Anexo 10 "Telecomunicaciones Aeronáuticas".

En cuanto a las servidumbres radioeléctricas tienen por objeto proteger tanto las comunicaciones como las ayudas a la navegación aérea. Estas limitaciones tienen un fuerte contenido técnico, debido a las diferentes fases y procedimientos para las maniobras de aproximación por instrumentos, ya sean del tipo ILS, NDB, DME, VOR, PAR, o radiobalizas. Debe hacerse hincapié en el hecho de que una parte de estos elementos se encuentran fuera del ámbito aeroportuario propiamente dicho.

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Bilbao, sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por Real Decreto 1647/1980, de 20 de junio (BOE 193, de 12 de agosto de 1980). La documentación, planos descriptivos de las servidumbres del campo de vuelos y las áreas de afección en el horizonte del desarrollo previsible del aeropuerto son las referidas en el citado Real Decreto.

El plano con las Servidumbres Aeronáuticas incluido en el Plan Director de 2001, se ha actualizado incluyendo las servidumbres asociadas al Sistema de Aproximación de Precisión de Categoría I con el que cuenta la cabecera 12.

Las servidumbres aeronáuticas (superficies limitadoras de obstáculos), se muestran en los siguientes planos:

- Plano 6.1 "Servidumbres Aeronáuticas. Configuración Actual"
- Plano 6.2. "Servidumbre Aeronáuticas. Desarrollo Previsible"

En la configuración correspondiente al Desarrollo Previsible del Aeropuerto no se prevén actuaciones en el área de maniobras (tan solo calles de salida rápida que no afectan a las servidumbres) y por lo tanto las servidumbres actuales seguirán vigentes en dicha fase de desarrollo. Por lo tanto, las servidumbres del Desarrollo Previsible recogidas en el plano nº 6.2 "Servidumbres Aeronáuticas. Desarrollo Previsible" coinciden con las del estado actual.

4. ANÁLISIS MEDIO AMBIENTAL

4.1. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

- Climatología

El clima determina en gran medida las características de suelo, relieve, recursos hídricos y vegetación e influye, por lo tanto, en la utilización del territorio.

El entorno aeroportuario posee unos rasgos climáticos atlánticos caracterizados por la abundancia de precipitaciones anuales, moderación de las temperaturas y frecuencia e intensidad de los vientos (brisas marinas) de componente alineada según el valle de Asua (que es la orientación que sigue la pista principal 12-30). Estos condicionantes climáticos, provocan que este área ofrezca un hábitat favorecedor a las comunidades vegetales.

- Calidad del aire

La contaminación atmosférica por los aviones en zonas alejadas de los aeropuertos es casi imperceptible, dadas las características de las emisiones procedentes de las aeronaves que vuelan a alturas de crucero y el proceso de difusión en los grandes espacios. Sin embargo, en las zonas aeroportuarias este problema puede llegar a adquirir importancia, dependiendo de las condiciones meteorológicas que se presentan en la zona.

Los vientos, brisas costeras fundamentalmente, y el hecho de que el valle de Asua donde se asienta el aeropuerto es bastante abierto, contribuyen a la creación de condiciones muy favorables de dispersión de gases y sustancias contaminantes.

- Paisaje

El paisaje es la expresión formal de un conjunto de procesos naturales y socioeconómicos que han actuado sobre un territorio determinado. Está constituido por elementos visuales básicos que percibe el observador potencial

(forma, color y textura) y por componentes estructurales (tierra o aspecto exterior, agua, vegetación y estructuras artificiales introducidas por actuaciones humanas).

El aspecto formal de la zona de estudio está constituida principalmente por dos unidades de paisaje: valle y elevaciones circundantes.

- El valle en donde se ubica el aeropuerto, tiene orientación sureste-noreste, estando ubicado más cerca de las estribaciones norte, por lo que el terreno cae en moderada pendiente hacia el sur. A excepción del terreno nivelado del aeropuerto, el valle presenta una tipología de pliegues orográficos por donde, debido a la abundante pluviosidad, descienden numerosos arroyos y canales como son el Asua, Lauros, Ayarzas, etc. La vegetación de la zona es abundante en los cursos de las riberas, existiendo pastizales y terrenos de cultivos en el entorno.
- Las elevaciones circundantes delimitan los laterales del valle con contornos a veces no bien definidos. Las estribaciones del norte separan al valle del Asúa del valle de Butrón y los del sur de la Ría de Bilbao. Como se ha dicho antes, son las estribaciones del norte las que más cerca se encuentran del aeropuerto y marcan su entorno.

La composición textual de la zona es bastante homogénea, debido al color verde perenne de la vegetación en todo el área libre de edificaciones y grisácea donde se dan éstas. Los componentes estructurales que ocupan el paisaje de la zona quedan definidos por:

- Pastizales, cultivos y riberas.
- Estructuras artificiales: representadas principalmente por el aeropuerto de Bilbao, las carreteras que cruzan el área de estudio y las edificaciones urbanas e industriales de la zona.

- Medio socioeconómico

El aeropuerto tiene una influencia fundamentalmente positiva en el medio socioeconómico. En general, se puede decir que es un medio de generación de riqueza, que aumenta a las rentas y crea empleo en su zona de influencia, y es un factor fundamental para su desarrollo, favoreciendo la implantación de nuevas empresas y la inversión exterior.

Entre los factores que pueden explicar el impacto de los aeropuertos en su entorno se encuentran los económicos, institucionales y gubernamentales, de la comunidad, preferencias personales de directivos, empresarios, disponibilidad de terrenos e instalaciones.

El impacto podemos subdividirlo en dos tipologías:

- Impacto Directo: Puestos de trabajo: los generados por las actividades desarrolladas en el propio aeropuerto, estimándose en 1.000 puestos de trabajo por cada millón de pasajeros por concepto de asistencia técnica, Aena, empresas de Handling, etc. Rentas salariales de los trabajadores relacionados con el aeropuerto.
- Impactos Inducidos: Puestos de trabajo creados indirectamente en el entorno del aeropuerto (industria ligera, logística, servicios, restauración, comercio, distribución, etc.)

El efecto multiplicador sobre la actividad económica en general, se ha calculado que varía de 0,5 a 1,5 empleos inducidos por empleo directo.

4.2. POSIBLES IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES Y MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS

El medio sobre el que el aeropuerto y sus actividades pueden incidir se conforma principalmente en los siguientes elementos:

- **Suelos**

Durante la fase de obras, el suelo puede verse afectado por las grandes superficies de afección por las obras, el proceso de compactación motivado por el uso de maquinaria pesada, el riesgo de contaminación del suelo y el riesgo de erosión.

Durante la fase de explotación, los suelos pueden verse contaminados por los vertidos de hidrocarburos, grasas elementos químicos o metálicos que llegan a empaparlos especialmente en zonas industriales o parcelas de combustibles y cuyo saneamiento es muy costoso a posteriori.

Para la fase de obras, se proponen tanto medidas preventivas como correctoras:

- Reducción de la superficie ocupada por las obras a los mínimos técnicamente viables para su consecución y ejecución.
- Planificación de pistas y caminos necesarios para el movimiento de maquinaria.
- Se realizará la señalización temporal de la pista de trabajo en obras y mantenimiento durante éstas, de modo que no pueda haber confusión

respecto a los límites, para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se cifian al interior de la zona acotada.

- En el caso de que alguna de las actividades de obra, tales como escombreras, vertederos, zonas de préstamo, parques de maquinaria, plantas de hormigonado o asfaltado, almacenes, viario de acceso temporal a obras, instalaciones temporales, etc., queden por alguna razón fuera de los límites de la zona aeroportuaria, se justificará su localización y se aplicarán las medidas expuestas anteriormente para la preservación de los suelos.
- Si fuera necesario obtener préstamos se dará preferencia a las canteras ya existentes en la zona.
- Se propone utilizar siempre que sea posible maquinaria con cadenas en lugar de neumáticos para minimizar la compactación de suelos.
- En aquellas zonas donde se vaya a proceder a la ocupación del terreno por elementos artificiales tales como pavimentaciones, edificaciones, viales, etc., se propone la retirada y acopio del horizonte superficial del suelo.
- Las labores de mantenimiento de la maquinaria se realizarán sólo en el lugar destinado para ello e impidiendo en todo momento el vertido de aceites y grasas a la hora de limpieza de motores.
- Almacenar de forma segura y por separado los materiales sobrantes (sólidos y líquidos) de modo que puedan ser fácilmente retirados a zonas o instalaciones autorizadas adecuadas a tal efecto para su tratamiento.
- Formular planes y medidas de emergencia para los vertidos accidentales durante las obras.
- Evitar taludes en desmontes y terraplenes con pendientes grandes.
- Se recomiendan pendientes moderadas en movimientos de tierra.
- Se definirán sistemas de drenaje en todos los taludes.
- Revegetación de taludes.

En la fase de explotación, las *medidas correctoras* que se proponen están encaminadas a restaurar todas aquellas zonas donde se sufre la destrucción del sustrato y compactación, acelerando el proceso evolutivo de formación natural del suelo; éstas son:

- Se propone la descompactación del terreno mediante laboreo superficial o técnica similar impidiendo producir el volteo del primer horizonte edáfico.
- Enriquecimiento de la cobertura edáfica mediante aporte de tierra vegetal utilizando suelo retirado en otras zonas de la obra para no modificar sus características estructurales y composición.
- Regular y planificar la circulación de vehículos indicando las zonas permitidas y evitando al máximo posible que se produzcan nuevos impactos en el terreno natural.

Las medidas correctoras que se proponen para disminuir el riesgo de contaminación del suelo durante la etapa de explotación del aeropuerto son:

- Impedir el vertido de aceites y grasas a la hora de limpieza de motores de las aeronaves y vehículos terrestres.
- Formular planes y medidas de emergencia para los vertidos accidentales sobre el suelo.

- **Calidad de las aguas**

Mantener la calidad de las aguas es otro punto sensible ya que los vertidos y arrastres pueden contaminarlas. En el área de movimiento se producen derrames de hidrocarburos y grasas procedentes de los aviones y de los vehículos terrestres de servicio, estos vertidos son arrastrados por las aguas de lluvia y acaban partes en los cauces superficiales y parte, por filtración en las aguas freáticas. Lo mismo sucede con herbicidas y abonos de compuestos químicos para las zonas verdes. En las zonas industriales, si no se controlan, pueden producirse vertidos de combustibles, lubricantes, detergentes, artículas metálicas, pinturas, etc.

Las medidas preventivas propuestas son las siguientes:

- Se redactarán a nivel de proyecto los sistemas de drenaje necesarios para recoger tanto las aguas pluviales como las de cualquier proceso previsto en la zona aeroportuaria.
- Se deben diseñar sistemas de drenaje a nivel de proyecto, para recoger y evacuar las aguas pluviales procedentes de las laderas en la que se encuentra el aeropuerto.

- **Vegetación y fauna**

La fauna y la flora se ven afectadas por el movimiento de tierras, que altera el hábitat biológico y deforesta zonas importantes. Son singularmente peligrosas las colonias de aves, que constituyen un factor de muy alto riesgo para la seguridad aeronáutica por la probabilidad de impactos aviarios contra las ventanas de cabina de vuelo, el fuselaje, las alas, las palas de las hélices, e incluso el tren de aterrizaje, o de absorción por los motores. Por ello, se debe evitar la creación de zonas que puedan atraerlas a las cercanías o al interior del aeropuerto.

La entrada en el recinto aeroportuario de animales es a veces causa de accidentes, por lo que deben vigilarse los cerramientos perimetrales y los roedores, que causan daños en las conducciones subterráneas y averías eléctricas.

Durante la fase de las obras, las medidas preventivas y correctoras son las siguientes:

- La adopción de las medidas preventivas propuestas para minimizar los impactos sobre el suelo referentes a la superficie ocupada para las obras y movimiento de maquinaria, reducen a su vez los efectos causados sobre la vegetación.
- Revegetación con especies herbáceas en las zonas donde se haya efectuado un laboreo superficial. Para todas las zonas que vayan a ser revegetadas, se deben plantear una serie de criterios ecológicos para que la elección de especies sea correcta y no cause nuevos impactos ambientales, teniendo como punto de partida la utilización de especies vegetales autóctonas procedentes de viveros locales.
- Evitar desfases en las obras de acuerdo con el Plan de Obra, eliminando daños o molestias innecesarias a la fauna.
- Considerar en la elección de especies en la vegetación el uso de plantas poco atractivas para las aves, de manera que no sean una zona de atracción para éstas.
- Realizar el laboreo superficial del terreno por la noche para que los invertebrados edáficos que pueda haber se oculten durante ésta antes de que acudan las aves.

Durante la fase de explotación del aeropuerto, las medidas preventivas y correctoras son las siguientes:

- Evitar la presencia de focos de alimentación (basureros, vertederos, etc.) durante la fase de explotación.
- Actualizar el sistema de medidas de control sobre aves del Aeropuerto de Bilbao, tanto en extensión como en eficacia, acorde con la propuesta de ampliación de este aeropuerto al máximo desarrollo.
- Mantenimiento constante del vallado perimetral del recinto aeroportuario.

- **Calidad del aire**

Durante la fase de obras del aeropuerto, las medidas preventivas y correctoras son las siguientes:

- Se propone como medida preventiva efectuar riegos, utilizando agua con bajo contenido en sales en aquellas zonas de la obra en las que se produzca un aumento considerable de partículas de polvo en el aire debido al movimiento de tierras y de maquinaria.

Durante la fase de explotación del aeropuerto, las medidas preventivas y correctoras son las siguientes:

- Sería recomendable la utilización de vehículos auxiliares, durante la fase de explotación del aeropuerto, de tracción eléctrica.
- Reducción de emisiones de las aeronaves cuando los motores van a marcha lenta.

- **Ruidos**

La contaminación acústica, en términos más corrientes el ruido, es la más perceptible por el ser humano y ha producido reacciones negativas en la comunidad cercana, aunque puede no ser la más perjudicial.

El ruido ambiental produce deterioro de la calidad de vida y entre sus posibles efectos están:

- Interferencia con la comunicación hablada
- Efectos fisiológicos
- Alteraciones en el descanso y el sueño
- Incidencia sobre el trabajo
- Molestias físicas y sociales

Para determinar la afección acústica del aeropuerto en su entorno se analiza las huellas sonoras limitadoras de 60,65, 70, 75 y 80 Leq para el caso diurno y 50, 55, 60 y 70 Leq para el caso nocturno. En el caso del desarrollo previsible, se estima unas huellas sonoras acordes a las modificaciones que se contempla en el presente Plan Director. Se trata de establecer unos esquemas de limitación para la utilización del terreno en el entorno aeroportuario, con el fin de alertar a los diferentes Organismos competentes interesados, para que, conociendo las futuras necesidades del Aeropuerto puedan armonizar su desarrollo con el medio circundante, de forma que las posibles influencias mutuas sean las mas positivas posibles, adoptando a la vez las medidas necesarias para una protección del entorno ante el aeropuerto y viceversa.

En los planos 8.1 y 8.2 se muestran las curvas correspondientes a los niveles de ruido 60 dB - 80 dB para el escenario actual y el Desarrollo Previsible, respectivamente.

En el escenario del desarrollo Previsible se observa como la mayor parte del terreno con un nivel de ruido mayor de 65 dB, se encuentra dentro del ámbito aeroportuario. Las únicas porciones del terreno con niveles de ruido mayor de 65 dB fuera del ámbito aeroportuario se localizan al noreste de la cabecera 12 y, en menor medida, al sur y sureste de la cabecera 30. Las huellas de ruido de 70 dB, o superior, se hallan dentro del ámbito aeroportuario. Los términos municipales afectados en mayor o menor grado son Liou, Sondita, Erandio, Zamudio y derio.

Durante la fase de obras del aeropuerto, las medidas preventivas y correctoras son las siguientes:

- Evitar el uso de maquinaria pesada en periodos críticos (noche).
- Si fuera necesario, se definirán y ejecutarán las medidas preventivas y correctoras, durante la fase de obras, oportunas para que en los límites proximales de zonas sensibles no se produzcan niveles de ruido superiores a los 65 dB (Leq) diurnos, ni los 55 dB (Leq) nocturnos, tales como instalación temporal de barreres antirruído prefabricadas.
- Si establecieran, en alguno de los proyectos, acciones de voladura o plantas de machaqueo se adecuarán a periodos diurnos de modo que las molestias a la población potencialmente afectada resulten las mínimas posibles.

- Limitaciones estrictas de velocidad en vehículos terrestres y maquinaria pesada.
- Se incluirán a nivel de proyecto, medidas arquitectónicas de aislamiento acústico en las edificaciones técnicas y de servicios de nueva construcción.

Durante la fase de explotación del aeropuerto, las medidas preventivas y correctoras son las siguientes:

- Limitaciones estrictas de velocidad en vehículos terrestres.
 - Aislamiento sónico de zonas receptoras sensibles mediante creación de barreras naturales con movimientos de tierra o instalación de deflectores antirruído prefabricados, para que no se produzcan niveles de ruidos superiores a los 65dB Leq diurnos, ni los 55dB Leq nocturnos procedentes de operaciones en tierra de aeronaves.
 - Estudio de nuevas trayectorias.
 - Concesión de algún tipo de incentivo a las compañías aéreas que utilicen flotas menos ruidosas.
- **Relacionados con el paisaje**

Se proponen una serie de recomendaciones preventivas o correctoras a tomar en cuenta en el futuro:

- Si fuera necesaria la apertura de nuevas canteras, se aportará la documentación necesaria para la redacción de un proyecto de restauración ambiental.
- Revegetación de desmontes y taludes producidos en la construcción, tanto en el interior del área aeroportuaria como en los nuevos viales exteriores, con la cobertura vegetal similar a las áreas colindantes con el fin de evitar contrastes cromáticos.
- Creación de áreas ajardinadas en lugares idóneos dentro del recinto aeroportuario y accesos. Se recomienda la utilización de especies autóctonas de la zona procedentes viveros locales.
- Las nuevas edificaciones que contiene la propuesta es recomendable que se adapten a nivel de proyecto, al aspecto formal de las edificaciones tradicionales de la zona siendo respetuoso con la arquitectura local, en

términos de volúmenes, altura, estilo, colores, materiales y composición.

- Se desmantelarán las instalaciones provisionales de obra una vez finalizadas éstas, tales como edificaciones, estructuras, parques de maquinaria, caminos provisionales de acceso, y en general toda obra o instalación ubicada en la zona por razones constructivas, y siempre que no tengan posterior aplicación.
 - Se deberá cuidar el estado de las obras por parte de la Dirección Facultativa, evitando crear sensaciones de abandono o descuido tales como buen estado de la pintura en instalaciones provisionales, elementos de obra de todo tipo sin roturas ni golpes, señalización correcta de las obras en todo momento, etc.
- **Relacionados con actividades económicas**
- Compensación económica mediante una valoración adecuada de las superficies expropiadas.

5. SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO. NECESIDADES DEL TERRENO

La superficie de terreno que es necesario expropiar se deben a:

- Habilitación de la RESA en pista 12, de dimensiones 240m x 150m a partir de la franja de la pista 12-30. La superficie es de aproximadamente de 30000 m², de los cuales 9500 m² son necesidades de terrenos calificados como suelo no urbanizable común.
- Habilitación de la RESA en pista 28, de dimensiones 90m x 90m a partir de la franja de la pista 10-28. La superficie es de aproximadamente de 30000 m², de los cuales 25700 m² son necesidades de terrenos calificados como suelo no urbanizable común.

6. ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA

En el plano nº 5 "Máximo Desarrollo Posible: SGA y Área de Cautela Aeroportuaria", se refleja la delimitación del Sistema General Aeroportuario y el Área de cautela Aeroportuaria. Esta última es la superficie estimada para garantizar el futuro crecimiento del aeropuerto hasta una configuración del campo de vuelo con una pista de 3200 metros, la pista 12-30, y otra de 2000 metros, la pista 10-28.

Como consecuencia de la configuración adoptada para el Máximo desarrollo Posible del aeropuerto, se hace necesaria la denominación de terrenos fuera del límite aeroportuario actual como Área de cautela Aeroportuaria estimándose esta superficie en 77,10 hectáreas. Esta área se muestra en el plano nº 5 "Máximo Desarrollo Posible: SGA y Área de Cautela Aeroportuaria y se detalla en el cuadro 5.I

La Diputación de Vizcaya ha desarrollado un sistema de información geográfico de planeamiento urbanístico que puede ser consultado en la web www.bizkaia.net. Con esta aplicación puede extraerse información urbanística municipal que incluye la clasificación y calificaciones global y pormenorizada del suelo por término municipal.

CUADRO 5.I
CLASIFICACIÓN DEL SUELO AREA DE CAUTELA

Termino Municipal	Suelo Urbano	Suelo Urbanizable	Suelo no urbanizable	TOTAL
Derio	0,00	0,00	0,00	0,00
Erandio	0,00	0,00	6,52	6,52
Leoia	0,00	0,00	0,00	0,00
Lezama	0,00	0,00	0,00	0,00
Loiu	22,09	8,50	23,75	54,34
Sondika	0,00	0,00	15,25	15,25
Zamudio	0,00	0,00	1,13	1,13
TOTAL	22,09	8,50	46,65	77,24

Es importante resaltar que el objeto de la definición del Área de Cautela Aeroportuaria responde a una alternativa de futuro, la de Máximo Desarrollo Posible, fuera del horizonte de previsión del Plan Director, por lo que no supone más que una mera indicación de los terrenos que en el futuro se podría necesitar. De esta manera, los planes de ordenación urbana del entorno podrán tener en cuenta esta posibilidad a la hora de definir los usos del suelo.

7. CONCLUSIONES. AREAS DE COORDINACIÓN.

Con lo expuesto en el presente capítulo, queda patente la necesidad de coordinar las actuaciones de los diversos organismos, públicos o privados, que puedan actuar en las inmediaciones del aeropuerto, ya sea en materia de infraestructuras, urbanismo, o cualquier otra actividad que pudiera afectar en alguna medida el normal desarrollo de la actividad aeroportuaria, con la Dirección General de Aviación Civil, dependiente el Ministerio de Fomento, con el objeto de no comprometer la seguridad de las operaciones aeronáuticas mediante el cumplimiento de todas las limitaciones y servidumbres impuestas por la actividad aeroportuaria.

