

## **1. ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO**

1.1 EL PLAN DIRECTOR	1.3
1.2 MARCO LEGAL EXISTENTE	1.3
1.3 RESEÑA HISTÓRICA DEL AEROPUERTO	1.13
1.4 REVISIÓN PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE BILBAO	1.14

### **1.1 EL PLAN DIRECTOR**

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

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

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

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

### **1.2 MARCO LEGAL EXISTENTE**

De acuerdo al Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la ordenación y

planificación de los aeropuertos y su zona de servicios será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuario y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las zonas de servicios de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reservas que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.

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

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

#### **Disposiciones Generales**

El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, ha establecido dentro del régimen jurídico de los aeropuertos de interés general de la competencia exclusiva del Estado, según el artículo 149.1.20 de la Constitución, la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, denominado Plan Director, que permita dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico y transporte aéreos, y al que se asigna la función de delimitación de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.

Por otra parte, el citado precepto de la Ley ha establecido la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana, los cuales no podrán incluir determinación

alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general; este sistema general se habrá de desarrollar por medio de un plan especial o instrumento equivalente respecto de cuyo contenido y para cuya aprobación se establecen los mecanismos de colaboración precisos entre la autoridad aeronáutica y las administraciones urbanísticas competentes, así como las medidas de coordinación necesarias para asegurar el ejercicio de la competencia estatal.

De conformidad con la habilitación conferida por la disposición final 7 de la Ley 13/1996, este Real Decreto tiene por objeto determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la coordinación con las actuaciones de las Administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, a cuyo fin igualmente se determina el modo de aprobación del plan especial o instrumento equivalente de ordenación urbanística, aunque exclusivamente desde el punto de vista de las competencias estatales sobre los aeropuertos de interés general.

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

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

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

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

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

- a. Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.
  - b. Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.
2. Asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, además de las actividades aeroportuarias señaladas en el apartado anterior, el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen; así como espacios destinados a equipamientos.

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

### Artículo 3. Contenido del Plan Director.

1. A los efectos previstos en el artículo anterior, el Plan Director del aeropuerto contendrá necesariamente:
  - a. Los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea.
  - b. Los servicios de control del tránsito aéreo.
  - c. Las infraestructuras para el movimiento de las aeronaves.
  - d. Las zonas de actividades aeroportuarias con las edificaciones e instalaciones complementarias para el servicio de las aeronaves.
  - e. Las edificaciones e instalaciones del aeropuerto que fueran necesarias para el movimiento y tránsito de los viajeros y de las mercancías.
  - f. Las zonas de estacionamiento y de acceso de personas y vehículos.
  - g. Los espacios para las actividades complementarias.
  - h. Las redes de servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.
  - i. Las vías de servicio del aeropuerto.

- j. Los accesos viarios y ferroviarios del aeropuerto.
  - k. La representación del estado final del sistema general aeroportuario.
2. El Plan Director del aeropuerto incluirá también las determinaciones necesarias para que las autoridades públicas no aeronáuticas dispongan de los espacios precisos para el desarrollo de las actividades y servicios que hayan de prestar en el recinto aeroportuario.
3. El Plan Director contendrá asimismo la determinación de los espacios o superficies necesarias para posibilitar, en su caso, el despliegue de aeronaves militares y de sus medios de apoyo y recogerá las especificaciones necesarias en relación con los intereses de la defensa nacional y el control del espacio aéreo español que establezca el Ministerio de Defensa.

#### Artículo 4. Documentación del Plan Director.

El Plan Director del aeropuerto contendrá los siguientes documentos:

- a. Memoria, que incluirá un estudio de los antecedentes y de la situación actual del aeropuerto; sus necesidades futuras derivadas del análisis de los tráficos de pasajeros y de mercancías y de la evolución previsible de la demanda; la delimitación de la zona de servicio, con la motivación de las ampliaciones o de las desafectaciones propuestas; las actividades previstas para cada una de las áreas de la zona de servicio del aeropuerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y la relación con el planeamiento urbanístico; asimismo, incluirá las infraestructuras terrestres de acceso al aeropuerto existentes o que se deriven de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como el estudio de las que se entiendan necesarias para la conexión del aeropuerto con los sistemas generales de transporte terrestre teniendo en cuenta el volumen del tráfico aeroportuario actual y del previsible, y reflejará igualmente al ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas según las disposiciones vigentes.
- b. Plano general de situación del aeropuerto, de su actual zona de servicio y de la zona de servicio propuesta, y planos de cada una de las áreas en que se estructura la zona de servicio aeroportuaria, con las actividades previstas; así como planos del espacio territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas.
- c. Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.
- d. Estimación de las magnitudes económicas del desarrollo del aeropuerto previsto por el Plan Director, en lo que sea de la competencia del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

#### Artículo 5. Aprobación de los Planes Directores.

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

2. La aprobación de los planes directores corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta del Secretario General de Transportes, previo el preceptivo informe de la Dirección General de Aviación Civil, a cuyo efecto la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, una vez elaborados y realizados los actos de instrucción a que se refieren los dos apartados siguientes, los elevará a la citada Secretaría General de Transportes.

3. Los Planes Directores serán informados por las Administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo. Estos informes se entenderán favorables si, transcurrido un mes desde la recepción de la documentación, no han sido emitidos expresamente.

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

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

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

#### Artículo 6. Declaración de utilidad pública.

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

#### Artículo 7. Revisión de los Planes Directores.

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

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

#### Artículo 8. Sistema general aeroportuario.

A los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

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

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

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

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la Administración competente para la aprobación del plan especial, una vez realizados los actos de trámite e instrucción exigidos por la legislación urbanística que sea de aplicación, dará traslado al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea del acuerdo de aprobación provisional del plan especial en el plazo de quince días desde la adopción de dicho acuerdo, para que dicho organismo se pronuncie sobre los aspectos de su competencia en el término de un mes a contar desde su recepción. El ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, antes de emitir su informe, recabará el de las Direcciones Generales competentes del Ministerio de Fomento.

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

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

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

Artículo 10. Ejecución de obras en el recinto aeroportuario.

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

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

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

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. Plazo para la aprobación de los Planes Directores.

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

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. Remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general.

Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio.

Este informe, que tendrá carácter vinculante en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, será emitido en el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más sin que el informe sea evacuado, se podrá continuar con la tramitación de los planes o instrumentos generales de ordenación territorial o urbanística. En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptará las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podrá procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado.

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. Aprobación de los Planes Directores de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.

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

DISPOSICIÓN TRANSITORIA ÚNICA. Régimen transitorio del ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general.

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

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

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA. Entrada en vigor.

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

Dado en Madrid a 4 de diciembre de 1998.

- Juan Carlos R. -

El Ministro de Fomento,  
Rafael Arias-Salgado Montalvo.

### 1.3 RESEÑA HISTÓRICA DEL AEROPUERTO

Tras diferentes experiencias aeronáuticas en la provincia de Vizcaya, en octubre de 1927 comienzan las gestiones para el establecimiento de un aeropuerto en Bilbao, propiciadas por el Sindicato de Fomento. Se crea así una Junta Provincial que realiza estudios sobre el posible emplazamiento del aeropuerto.

No será hasta 1936 cuando la Dirección General de Aeronáutica conceda la autorización para instalar un aeropuerto en Sondika. Ahora bien, las deficiencias de las que adolece esta ubicación hacen que el aeropuerto no sea considerado de interés general.

Durante la guerra civil, comienzan las obras pero en este período y hasta junio de 1937, será utilizado como base de actividades aéreas militares.

En 1938, empieza la segunda fase de desarrollo del aeropuerto. La diputación reanuda las gestiones con el gobierno para modificar el primitivo proyecto de 1936 y consigue la autorización para redactar un nuevo proyecto que será aprobado por la Dirección General de Infraestructura.

En 1940, se decide de común acuerdo con los organismos locales afectados ubicar un aeropuerto civil en Sondika. Las obras se desarrollarán con lentitud, hasta el 19 de septiembre de 1948, momento en el que se abre el aeropuerto al tráfico diurno con el establecimiento por Aviación y Comercio, S.A. de una línea con Madrid.

Dos años más tarde, entra en funcionamiento el edificio Terminal y recibe el nombre de Carlos Haya, reconocido piloto bilbaíno. El aeropuerto cuenta, en esos momentos, con una pista asfaltada, la 11-29 (de 1.440 por 45 metros), otra de terreno natural (de 1.500 por 150 metros), una calle de rodaje, un edificio Terminal de pasajeros, una torre de control, un radiofaro, un radiómetro y también con servicios de policía, correos, meteorología, sanidad, combustibles y teléfonos.

En 1955, se construye una calle de rodaje que une la pista con el estacionamiento y el edificio Terminal, al igual que una plataforma de 124 por 60 metros, un hangar para el Real Aeroclub de Vizcaya y las instalaciones fijas de Campsa.

Entre 1964 y 1965, se instala un sistema de aterrizaje instrumental ILS y un radar meteorológico para la detección de tormentas; se amplía la pista hasta los 2000 metros y la plataforma hasta los 12.000 metros cuadrados.

En 1975, se pavimenta la pista cuya orientación pasa a ser 10-28 debido al cambio de declinación magnética.

En 1977, se amplía el estacionamiento y se construye una calle de enlace al tiempo que se instala un sistema ILS. Se inaugura este año la pista 12-30, de 2.600 metros de longitud y, al siguiente año, se clasifica el aeropuerto como de primera categoría.

En el decenio de 1980, entra en servicio el sistema de aterrizaje por instrumentos ILS en la pista 10-30; se amplían el centro de emisores, el edificio Terminal de pasajeros y su estacionamiento; también se construyen el edificio contra incendios y el edificio Terminal de carga.

En 1996, se construye una nueva calle de rodaje con dos salidas rápidas y una nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves.

En mayo de 1999, se pone en servicio la nueva torre de control, que permite una visión más centrada del campo de vuelos a la vez que facilita la operación aeroportuaria.

El 19 de noviembre de 2000, se inaugura la nueva área Terminal en la zona norte. Ésta está compuesta por el nuevo edificio Terminal, de 32.000 metros cuadrados de superficie, y por el aparcamiento, de 95.000 metros cuadrados y con 3.000 plazas de aparcamiento, así como por la plataforma norte para aparcamiento de las aeronaves, que sirve de soporte a la nueva área Terminal.

#### **1.4 REVISIÓN PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE BILBAO**

De acuerdo al "Artículo 7. *Revisión de los Planes Directores*" del Marco Legal existente, los Planes Directores de los aeropuertos deben revisarse siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deben actualizarse, al menos, cada ocho años. Es este último caso, lo que sucede con el Aeropuerto de Bilbao, cuyo Plan Director está fechado en 2001, lo que hace necesaria su revisión en el año 2009.

A continuación se presenta la orden ministerial del 17 de julio de 2001 por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de Bilbao y que será el punto de partida de este documento.

resado o a través de Bancos o Cajas de Ahorros, y en presencia del Administrador expendedor del billete premiado.

Los premios serán hechos efectivos en cuanto sea conocido el resultado del sorteo a que correspondan y sin más demora que la precisa para practicar la correspondiente liquidación y la que exija la provisión de fondos cuando no alcancen los que en la Administración pagadora existan disponibles.

Madrid, 28 de julio de 2001.—El Director general, Luis Perezagua Clamagrand.

## MINISTERIO DE FOMENTO

### 15478 *ORDEN de 17 de julio de 2001 por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de Bilbao.*

El aeropuerto de Bilbao, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-D»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de segunda categoría» por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 1647/1980, de 20 de junio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de Bilbao.

La participación del aeropuerto de Bilbao en el tráfico total de España fue de un 1,8 por 100 y, con respecto al año 1997, experimentó un crecimiento del 6,1 por 100. En el año 1998 alcanzó cerca de 1.400.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto de tráfico regular la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 92 por 100 en 1998, de los cuales un 26 por 100 es tráfico internacional.

Dispone en la actualidad de dos pistas de vuelo, con denominaciones 10-28, de 2.000 × 45 metros, y 12-30, de 2.600 × 45 metros. Dispone la pista 10-28 de dos calles de salida/acceso a pista, ambas ortogonales, una de ellas ligada a la cabecera 10, y una calle de rodaje paralela a pista. La pista 12-30 dispone de dos calles de salida rápidas a 300 metros, una para cada pista, a derechas la correspondiente a la 30 y a izquierdas la de la pista 12, un acceso/salida por el extremo de la pista 12, y una calle de rodaje paralela a la pista de vuelo con desarrollo parcial. El campo de vuelos tiene una capacidad de 18 movimientos hora.

Para el estacionamiento de aeronaves existen dos plataformas: La plataforma sur con 11 puestos de estacionamiento para aeronaves comerciales y tres para aviación general y privada, y la plataforma norte, de reciente construcción, que actualmente sólo se utiliza de modo eventual para descongestionar aquella, pero que será capaz de albergar 10 aeronaves, cuatro de ellas en posiciones asistidas. La capacidad de la plataforma sur es de 22 movimientos hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, pero la situación se paliará cuando la plataforma norte empiece a operar al iniciar sus operaciones el NAT (Nuevo Área Terminal).

Por otro lado, hay que hacer constar que se acaba de inaugurar el Nuevo Edificio Terminal (NET) de pasajeros en el lado norte, centro neurálgico del Nuevo Área Terminal (NAT) del aeropuerto. Sustituye al antiguo edificio terminal de pasajeros, que estaba situado frente a la plataforma sur de estacionamiento, y que se reconvirtió para utilizarlo en mantenimiento de aeronaves.

El aeropuerto dispone también de tres áreas diferenciadas para aparcamiento de turismos en el sur del aeropuerto, un edificio terminal de carga, dos hangares de mantenimiento y reparación de aeronaves pequeñas y helicópteros, zona de aviación general al oeste del Área terminal, Aeroclub y hangares particulares.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto del País Vasco como del resto de la Península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto de manera que se de una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el plan director del aeropuerto de Bilbao y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social,

y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente plan director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los planes directores y determina en su artículo 2 que el plan director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que relaciona en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el plan director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el plan director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del plan director del aeropuerto de Bilbao que constituye el objeto de esta Orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El plan director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber un el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la construcción de un apartadero de espera y nueva calle de salida en la cabecera 30; la construcción de una calle de salida rápida para la cabecera 12; construcción de un nuevo edificio terminal, NAT, (actualmente ya operativo) centrado respecto al campo de vuelos, cuya configuración se mantiene; construcción de un edificio de aparcamientos junto al NAT; adaptación del antiguo edificio terminal en edificio terminal de aviación general y hangar de mantenimiento; desarrollo completo de la plataforma norte, y traslado de la totalidad de las instalaciones del área de carga, abastecimiento de combustible, energía eléctrica, abastecimiento y depuración de aguas, al lado norte; lo mismo para la zona industrial a partir del momento en que se agote el espacio disponible en el lado sur de las reservas de espacio disponible. Por último, se considera necesario el diseño de enlaces de acceso al aeropuerto desde la autovía Derio-Loiu por el este y el oeste. Todo ello va acompañado además por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaria de Estado de Infraestructuras y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.—Se aprueba el «plan director del aeropuerto de Bilbao» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita su zona de servicio en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del

Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el plan director tiene una superficie estimada de 402,93 hectáreas, de las cuales 284,65 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 86,63 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 31,65 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 4.3 del plan director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Dicho plano se incorpora como anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación ocupan una superficie aproximada de 51,8 hectáreas. Se extienden al norte y noreste del aeropuerto y pertenecen a los términos municipales de Loiu y Derio, respectivamente. Estas necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 4.2 del plan director.

Se excluyen de la zona de servicio unos terrenos de 10,73 hectáreas, situados al sur del aeropuerto en los municipios de Sondika, Loiu y Erandio, así como otras dos zonas, de 7,0 y 9,7 hectáreas, al norte y oeste del aeropuerto, respectivamente, según se refleja en el plano número 4.2 del plan director.

Tercero.—La zona de servicio del aeropuerto 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 número 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».

1. 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, y comprende una superficie estimada de 284,65 hectáreas. Se representa en el plano número 4.1 del plan director.

1.1 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.

1.2 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.

1.3 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.

2. 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 número 4.4:

2.1 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.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 7,97 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 9,31 hectáreas.

2.4 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.

2.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 29,06 hectáreas.

2.6 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.

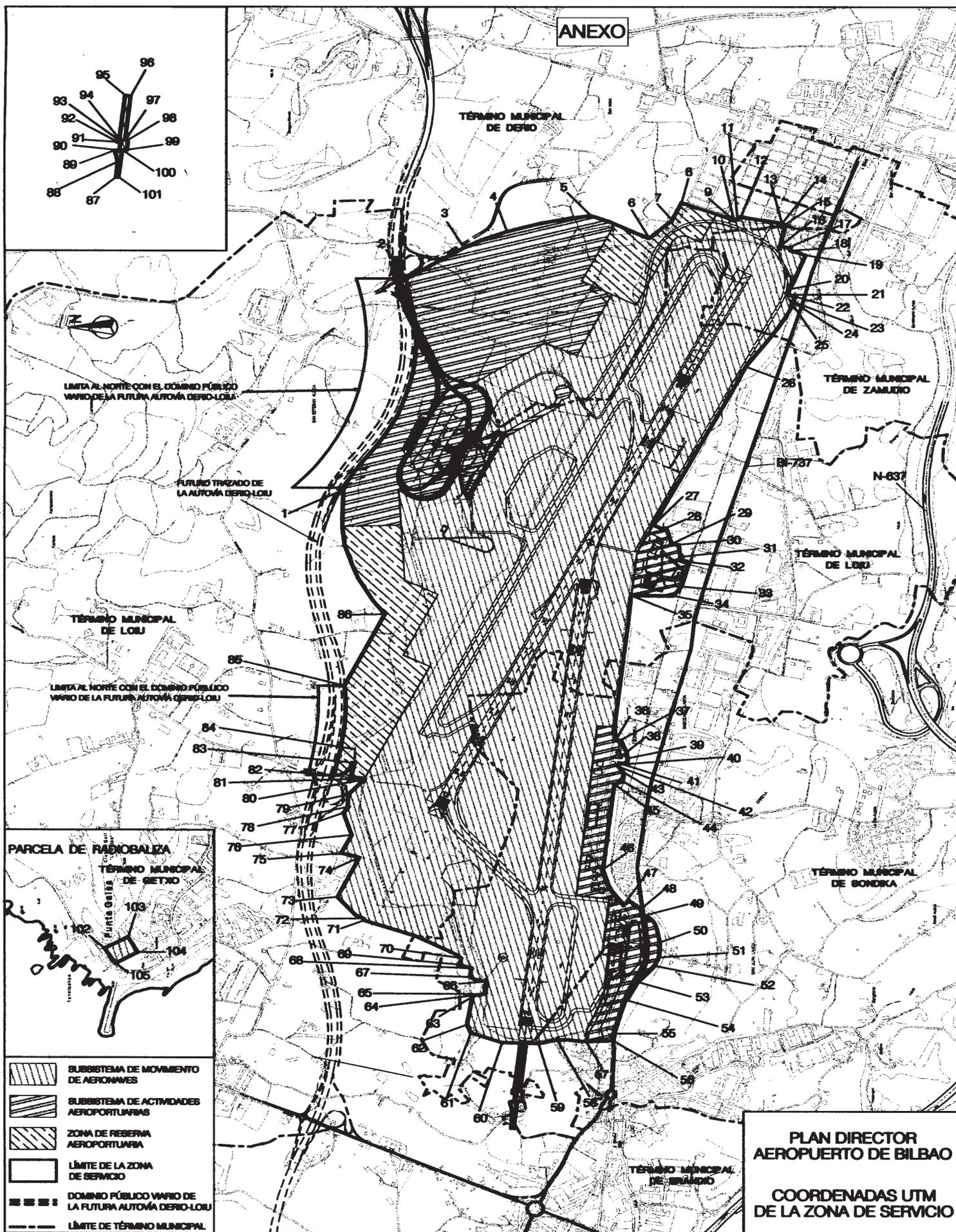
3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de los subsistemas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 31,65 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del plan director.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

Quinto.—El programa de inversiones establecido en el plan director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio plan director.

Madrid, 17 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ



ANEXO

TERMINO MUNICIPAL DE DEBERO

TERMINO MUNICIPAL DE ZAMUDIO

TERMINO MUNICIPAL DE LOIU

TERMINO MUNICIPAL DE BONDOKA

TERMINO MUNICIPAL DE BONDOKA

LIMITA AL NORTE CON EL DOMINIO PÚBLICO VARIO DE LA FUTURA AUTOMÍA DEBERO-LOIU

FURTO TRAZADO DE LA AUTOMÍA DEBERO-LOIU

LIMITA AL NORTE CON EL DOMINIO PÚBLICO VARIO DE LA FUTURA AUTOMÍA DEBERO-LOIU

PARCELA DE RADIOBALIZA  
TERMINO MUNICIPAL DE GETXO

-  SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
-  SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
-  ZONA DE RESERVA AEROPORTUARIA
-  LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO
-  DOMINIO PÚBLICO VARIO DE LA FUTURA AUTOMÍA DEBERO-LOIU
-  LÍMITE DE TÉRMINO MUNICIPAL

PLAN DIRECTOR AEROPUERTO DE BILBAO  
COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

## COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Bilbao		
	X	Y
1	507.593	4.795.421
2	508.518	4.795.176
3	508.657	4.794.953
4	508.728	4.794.786
5	508.798	4.794.460
6	508.699	4.794.235
7	458.778	4.794.146
8	508.856	4.794.109
9	508.782	4.793.912
10	508.777	4.793.907
11	508.783	4.793.893
12	508.793	4.793.882
13	508.766	4.793.721
14	508.763	4.793.722
15	508.760	4.793.708
16	508.665	4.793.727
17	508.663	4.793.685
18	508.645	4.793.690
19	508.624	4.793.630
20	508.474	4.793.692
21	508.450	4.793.696
22	508.442	4.793.669
23	508.417	4.793.676
24	508.419	4.793.682
25	508.406	4.793.681
26	508.129	4.793.862
27	507.427	4.794.218
28	507.415	4.794.169
29	507.342	4.794.149
30	507.340	4.794.121
31	507.286	4.794.115
32	507.263	4.794.079
33	507.155	4.794.109
34	507.113	4.794.143
35	507.115	4.794.305
36	506.469	4.794.368
37	506.473	4.794.345
38	506.419	4.794.323
39	506.393	4.794.319
40	506.368	4.794.321
41	506.372	4.794.351
42	506.356	4.794.354
43	506.329	4.794.335
44	506.291	4.794.340
45	506.277	4.794.371
46	505.900	4.794.415
47	505.743	4.794.335
48	505.722	4.794.270
49	505.696	4.794.254
50	505.576	4.794.195
51	505.509	4.794.198
52	505.472	4.794.422
53	505.401	4.794.280
54	505.320	4.794.322
55	505.172	4.794.375
56	505.141	4.794.378
57	505.137	4.794.481
58	505.146	4.794.594
59	505.128	4.794.665
60	505.132	4.794.806
61	505.176	4.794.927
62	505.211	4.794.941
63	505.334	4.794.921
64	505.342	4.794.911
65	505.347	4.794.874
66	505.403	4.794.867
67	505.423	4.794.928
68	505.461	4.794.925
69	505.477	4.794.972

	X	Y
70	505.506	4.794.964
71	505.674	4.795.340
72	505.682	4.795.342
73	505.776	4.795.444
74	505.952	4.795.359
75	505.971	4.795.429
76	506.052	4.795.388
77	506.151	4.795.420
78	506.179	4.795.399
79	506.231	4.795.401
80	506.297	4.795.341
81	506.299	4.795.393
82	506.315	4.795.458
83	506.373	4.795.385
84	506.370	4.795.377
85	506.713	4.795.417
86	507.031	4.795.260
87	504.753	4.794.771
88	504.820	4.794.764
89	504.870	4.794.776
90	504.870	4.794.758
91	504.906	4.794.754
92	504.907	4.794.765
93	504.919	4.794.765
94	504.919	4.794.758
95	505.114	4.794.736
96	505.112	4.794.714
97	504.916	4.794.736
98	504.915	4.794.725
99	504.873	4.794.728
100	504.871	4.794.747
101	504.751	4.794.761
102	497.286	4.802.474
103	497.337	4.802.383
104	497.270	4.802.346
105	497.218	4.802.430

### 15479 *ORDEN de 17 de julio de 2001 por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de Vitoria.*

El aeropuerto de Vitoria, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 2243/1979, de 14 de septiembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Vitoria.

El aeropuerto de Vitoria, además de su propio tráfico de pasajeros, ha adquirido recientemente un gran desarrollo en el tráfico de mercancías, moviendo en la actualidad un 6,84 por 100 de la mercancía total que se maneja en el conjunto de los aeropuertos españoles.

Dispone en la actualidad de una única pista (04-22) de 3.500 × 45 metros, con dos calles de salida rápida y tres a 90°, siendo dos de ellas de acceso/salida por cabeceras, calle de rodadura paralela a la pista y apartadero de espera en la cabecera 04. Ésta dispone de ILS CAT II/III. En cuanto al estacionamiento de aeronaves, existen dos plataformas comunicadas entre sí, de 22.000 metros cuadrados, con tres puestos para aeronaves tipo C, y 120.000 metros cuadrados, con diez posiciones para aeronaves tipo C, una posición para aeronaves tipo E y cuatro puestos para avionetas. El aeropuerto de Vitoria dispone de un edificio para el tratamiento de los pasajeros, de dimensiones 157 × 37 metros en una única planta, y un edificio terminal de carga situado al nordeste del anterior. Finalmente, cuenta también con una zona industrial en la que se encuentra un hangar para aviación general, zona de servicios (torre de control, bloque técnico, SEI, centro de emisores, agentes de handling y edificio de servicios) y zona de abastecimiento.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad vasca como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación