

1. DISPOSICIONES GENERALES

CONSEJO DE GOBIERNO

Decreto 31/2006, de 23 de marzo, por el que se aprueba el Plan Especial correspondiente al Sistema General Aeroportuario de Santander.

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander deviene del Plan Director del Aeropuerto de Santander, aprobado el 5 de julio de 2001, y está redactado con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio.

El Plan Especial resuelve la organización espacial y la ordenación. Por una parte, mediante un subsistema de movimiento de aeronaves que comprende la construcción de una calle de rodaje paralela a la pista de vuelos, así como los apartaderos de espera; realización de una calle de salida rápida; realización de calle de rodaje de acceso; ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales hasta una superficie de 17.600 m²; ampliación de la plataforma para aviación general en una superficie de 2.000 m² y construcción de una plataforma de pruebas del Servicio de Extinción de Incendios. Por otra parte, contemplando un subsistema de Actividades Aeroportuarias que comprende la instalación de marquesinas en el "lado aire" del edificio terminal de pasajeros así como su remodelación en la parte oeste; la ampliación del aparcamiento público del "lado tierra" del edificio terminal en una superficie aproximada de 4.000 m²; la remodelación del hangar de helicópteros y un nuevo hangar; la construcción de un hangar para aviación general de unos 1.000 m² junto al hangar de helicópteros; la construcción de un edificio para handling de unos 500 m² junto al nuevo edificio terminal de Carga; la remodelación de los sistemas eléctricos de la Central Eléctrica, de los depósitos de combustible y depuradora; la construcción de un edificio terminal para aviación general, de unos 500 m² entre el hangar de aviación general y el edificio terminal de pasajeros; el establecimiento de un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo y la habilitación de 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.

La vigencia del Plan Especial se fija por tiempo indefinido, debiendo ser revisado cuando sea modificado el Plan Director que desarrolla.

En virtud de cuanto antecede, seguida la tramitación establecida en la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, a propuesta del Consejero de Presidencia, Ordenación del Territorio y Urbanismo, previa deliberación y aprobación del Consejo de Gobierno de Cantabria, en su reunión de 23 de marzo de 2006,

DISPONGO

Artículo único.- Aprobar el Plan Especial correspondiente al Sistema General Aeroportuario de Santander.

DISPOSICIÓN FINAL

El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el BOC.

Santander, 23 de marzo de 2006.

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE CANTABRIA,
Miguel Angel Revilla Roiz

EL CONSEJERO DE PRESIDENCIA, ORDENACIÓN
DEL TERRITORIO Y URBANISMO,
José Vicente Mediavilla Cabo

INDICE DE CONTENIDO

I. MEMORIA

I.1. ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN
Objetivo y Alcance
Entidad Promotora del Plan Especial

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO
Normativa en el Sector de la Navegación Aérea
Normativa Territorial
Planeamiento Vigente
Orden Ministerial de Plan Director

SITUACIÓN ACTUAL

I.2. ORDENACIÓN

PRINCIPIOS GENERALES
Estructura Funcional Propuesta

DESCRIPCIÓN
Ámbitos afectados por el Plan Especial
Organización Espacial y Ordenación según Subsistemas
Redes de Circulaciones
Redes de Infraestructuras
Bienes de Interés Cultural

LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO
Servidumbres Aeronáuticas Legales

I.3. ANEJO MEMORIA

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

II. PLAN DE DESARROLLO

Conjunto de Actuaciones

III. NORMAS URBANÍSTICAS

1. CONDICIONES GENERALES
2. NORMAS PARA EL DESARROLLO
3. AFECCIONES Y LIMITACIONES AL DESARROLLO URBANÍSTICO DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO Y SU ENTORNO
4. CONDICIONES PARTICULARES
5. AFECCIONES DERIVADAS DE OTRAS LEGISLACIONES

IV. PLANOS

- I. MARCO GENERAL
- II. INFORMACIÓN
- III. ORDENACIÓN

I. MEMORIA

I.1. ANTECEDENTES

OBJETIVO Y ALCANCE

El Plan Director del Aeropuerto de Santander fue aprobado por Orden Ministerial de 5 de julio de 2001 (publicada en BOE nº 167 de 13 de julio de 2001).

Su aprobación se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, -modificado su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, desarrollada posteriormente a través Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", donde se establece, la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de planificación, denominado Plan Director.

Dicho artículo también establece que el Sistema General Aeroportuario se desarrollará a través de un Plan Especial o instrumento equivalente.

El presente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander tiene por objeto la ordenación urbanística y territorial del Aeropuerto de Santander, como elemento fundamental de la estructura del territorio, y como pieza del sistema general de comunicaciones.

El ámbito del Sistema General Aeroportuario incluye las infraestructuras, instalaciones y actividades aeroportuarias; tanto en lo que se refiere a las actualmente existentes como a las que se prevén para garantizar la posibilidad de desarrollo del conjunto, de acuerdo a las directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto, definidas en el Plan Director.

Los terrenos del Sistema General Aeroportuario donde se ubica el cementerio de Maliaño y su ampliación solicitada por el Ayuntamiento de Camargo, se han excluido del ámbito de desarrollo del Plan Especial.

Se redacta el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario al amparo de la vigente Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria que en el artículo 59.4 establece que "deberán también formularse Planes Especiales cuando éstos vinieran impuestos por una normativa sectorial", y del antes mencionado artículo 166 de la Ley 13/1996, donde se determina, que se formulará por Aena, de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director y se tramitará y aprobará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable".

ENTIDAD PROMOTORA DEL PLAN ESPECIAL

La elaboración del Plan Especial se justifica desde el punto de vista del interés público, por la necesidad de ampliar la capacidad operativa del Aeropuerto de Santander; lo que conlleva a su vez la necesidad de garantizar su adecuada integración como pieza esencial de la estructura general y orgánica del territorio.

Ante esta situación, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) ha promovido la redacción del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander; mediante el presente Plan Especial se integran en el marco urbanístico y territorial las determinaciones del Plan Director, para resolver los aspectos más directamente relacionados con los requerimientos aeronáuticos de la ampliación del Aeropuerto.

Todas las actuaciones que conforman la ampliación del aeropuerto quedan condicionadas a que se cumplan las previsiones de demanda del Plan Director, con lo que se irán ejecutando en consecuencia.

NORMATIVA EN EL SECTOR DE LA NAVEGACIÓN AÉREA**Normativa General**

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 establecen 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 en profundidad a partir del Real Decreto 1558/1977 de 4 de julio, por el que, al reestructurar la Administración General del Estado, se creó el Ministerio de Transportes 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.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se adjudicó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transportes y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de Fomento), creándose a tal fin el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que posteriormente fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, según Real Decreto 905/1991 de 14 de junio, y que recientemente fue 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 Generales 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.

Normativa Específica

En la actualidad, las disposiciones vigentes y aplicables sobre régimen y características de aeródromos y aeropuertos, están contenidas en la Ley 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.

Por otro lado, 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, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, -modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, 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 aeroportuario, 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.

Asimismo, el mencionado Real Decreto 2591/1998, determina la preceptiva calificación del "Aeropuerto y su Zona de Servicio" como Sistema General en los Planes Generales e instrumentos de ordenación del territorio, conteniendo además los aspectos de su tramitación en el marco urbanístico; y precisando, con especial significación, que las obras realizadas por Aena en el ámbito del aeropuerto tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1 b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Con independencia de la normativa referida a la planificación de los Sistemas Generales Aeroportuarios, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial de los aeropuertos, lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

En esencia, 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.

En la actualidad, la norma fundamental es el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, y Real Decreto 1844/1975, de 10 de julio y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, en los cuales se 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.

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Santander, sus servidumbres aeronáuticas fueron establecidas legalmente por Real Decreto 2043/1986, de 11 de julio (BOE nº 237, de 3 de octubre de 1986), por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Santander. Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos y estructura de ayudas a la navegación de aquella fecha, por lo que irán revisándose según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.

Por otro lado, las servidumbres acústicas están reguladas junto con las aeronáuticas, a través de la ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre "Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea", donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones, a expensas de una posterior disposición reglamentaria que las desarrolle.

NORMATIVA TERRITORIAL

Dado su carácter de núcleo de comunicaciones e intercambio de gran complejidad, y siendo a la vez un elemento importante de la estructura territorial, con gran consumo de espacio, el Sistema General Aeroportuario, cuya competencia esencial reside en la Administración General del Estado, está sujeto también a la normativa en materia urbanística y territorial: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de las Administraciones Autonómicas, y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

Si bien la tramitación de estos Planes Especiales de Infraestructuras debe interpretarse conforme a lo dispuesto por las leyes urbanísticas y de ordenación territorial de las Comunidades Autónomas, se encuentran sujetos a lo dispuesto por las leyes sectoriales del Estado y a las conclusiones sentadas por la jurisprudencia constitucional en relación con la planificación sectorial del mismo.

Normativa Estatal. Ley del Suelo.

La legislación básica en materia de suelo la constituye la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen de Suelo y Valoraciones, y sus posteriores modificaciones, como la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, y la Ley 10/2003, de 20 de mayo. Igualmente se encuentra en vigor el Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio (Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana), en los artículos que permanecen vigentes.

La Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas, ha mantenido un constante proceso legislativo en esas materias, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

Teniendo en cuenta que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985 de 2 de abril otorgó a los municipios la competencia en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

En Cantabria, donde la Comunidad Autónoma ha asumido las competencias en la materia, se ha desarrollado y se sigue desarrollando una importante relación con la ejecución de las políticas de leyes y decretos sobre ordenación del territorio. Aquí únicamente haremos alusión a aquellos que tengan algún tipo de incidencia en los Planes Especiales.

La Ley recoge, así mismo, las determinaciones con respecto a los planes especiales. En este supuesto, en el que el plan especial viene impuesto por una normativa sectorial, será de aplicación en cuanto al contenido, el artículo 59.4 y en cuanto al procedimiento de tramitación, el artículo 76.4 de la misma.

La Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, cuyo objeto es la regulación de los instrumentos de ordenación territorial, el uso del suelo y la actividad urbanística.

Esta Ley señala como instrumentos de ordenación, entre otros, los Planes Especiales cuya función prioritaria será desarrollar o completar el planeamiento territorial y urbanístico de conformidad con lo dispuesto en esta Ley, y el Plan Regional de Ordenación Territorial, que tendrá entre sus funciones la de formular las pautas y orientaciones en relación con la ejecución de las políticas del Gobierno que puedan afectar a la actividad urbanística de los municipios, a fin de garantizar una adecuada coordinación y compatibilidad de las decisiones de todas las administraciones públicas con competencias sobre el territorio, y también suministrar a la Administración General del Estado las previsiones y pretensiones básicas de la Comunidad para la formulación por aquélla de las políticas sectoriales de inversión, programación de recursos y obras de interés general que sean de su competencia en el territorio de Cantabria.

Finalmente, también cabe destacar que en la citada Ley se recoge que los Planes Especiales prevalecen y se imponen a los Planes Generales de Ordenación Urbana cuando desarrollen directamente, o completen, el planeamiento territorial o vengán impuestos por Leyes sectoriales de prioritaria aplicación. La aprobación de dichos Planes Especiales obliga a la adaptación del planeamiento municipal en los términos del artículo 18 de esta Ley.

Esta Ley 2/2001, constituye el marco de referencia del ordenamiento jurídico de Cantabria, ya que deroga toda la legislación existente con anterioridad.

El presente Plan Especial se formula teniendo como base las previsiones contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Santander. Previamente a su aprobación definitiva, la Administración competente dará traslado a la entidad pública empresarial Aena, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, del acuerdo de aprobación provisional para que dicho organismo se pronuncie según los plazos y contenidos establecidos en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998.

PLANEAMIENTO VIGENTE

Escala Regional. Plan Regional de Ordenación Territorial

La Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria. Contempla como instrumentos para la ordenación de las áreas de carácter supramunicipal, el Plan Regional de Ordenación Territorial, las Normas Urbanísticas Regionales y los Proyectos Singulares de Interés Regional.

El Plan Regional de Ordenación Territorial tendrá como función identificar las pautas generales del desarrollo de la Comunidad Autónoma, fijar las directrices para la ordenación del territorio, establecer las prioridades de la acción económica gubernamental en el ámbito de las infraestructuras y definir el modelo territorial deseable a proporcionar a las demás Administraciones Públicas para el ejercicio de sus respectivas competencias.

Por otro lado estarán las Normas Urbanísticas Regionales que tendrán por objeto establecer criterios y fijar pautas normativas en lo referente al uso del suelo y la edificación.

Equiparado a todos los efectos con el Plan Regional de Ordenación Territorial, se contempla en la Disposición Adicional 4ª de la Ley, el Plan de Ordenación del Litoral (POL), cuya función es fijar las directrices para la ordenación del litoral de la zona costera de la Comunidad Autónoma.

Por otro lado estarán las Normas Urbanísticas Regionales que tendrán por objeto establecer criterios y fijar pautas normativas en lo referente al uso del suelo y la edificación.

Finalmente, la Ley contempla los Proyectos Singulares de Interés Regional, que son instrumentos especiales de planeamiento territorial que tienen por objeto regular la implantación de instalaciones industriales, grandes equipamientos y servicios de especial importancia que hayan de asentarse en más de un término municipal o que, aun asentándose en uno sólo, trasciendan dicho ámbito por su incidencia económica, su magnitud o sus singulares características.

En la actualidad, el Plan de Ordenación del Litoral ha sido aprobado inicial y provisionalmente por la Comisión Regional de Ordenación Territorial y como Proyecto de Ley por el Consejo de Gobierno, encontrándose en tramitación parlamentaria. En el artículo 4 de dicho Proyecto de Ley, se mencionan expresamente que quedan excluidos del ámbito de aplicación POL los aeropuertos, puertos e instalaciones portuarias y aeroportuarias del Estado o de la Comunidad Autónoma.

Con respecto al Plan Regional de Ordenación Territorial y las Normas Urbanísticas Regionales, se encuentran en fase de redacción, sin que se disponga en estos momentos de un documento que haya sido informado públicamente o recibido algún tipo de aprobación.

Escala Local. Planeamiento Municipal

El Sistema General Aeroportuario de Santander, se encuentra ubicado en su totalidad en el término municipal de Camargo.

La Normativa Urbanística del municipio de Camargo, regulada por el Plan General de Ordenación Urbana del año 96, resultó anulada por la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, habiendo devenido el firme en el Tribunal Supremo, por lo que la Normativa vigente en estos momentos en Camargo es la aprobada en 1987.

Actualmente se encuentra en tramitación un nuevo PGOU del término municipal, aprobado inicialmente y sometido a trámite de información pública en enero de 2003, (BOC nº 298, de 13 de enero de 2003).

ORDEN MINISTERIAL DE PLAN DIRECTOR

(Publicada en BOE número 167
de 13 de julio de 2001)

13594 ORDEN de 5 julio 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Santander.

El aeropuerto de Santander, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.ª 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 el artículo 11.7 de 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 2043/1986, de 11 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Santander.

El aeropuerto de Santander se halla situado al sur de la capital de la provincia. Su participación en el tráfico total de España fue de un 0,19 por 100 y, con respecto al año de 1997, experimentó un crecimiento del 9,57 por 100. En el año 1998 superó los 200.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto regular nacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 93,7 por 100 en 1998.

El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista (11-29) de 2.400 x 45 metros, con una calle de salida/acceso ortogonal frente al edificio terminal, que es la única que existe como calle de rodaje, y una capacidad de 10 operaciones hora. Para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma con ocho puestos de estacionamiento para aeronaves de tipo medio, con una capacidad de once movimientos hora. En la actualidad la zona noroeste de la plataforma se emplea para alojar a la aviación general, asignándose a las aeronaves comerciales los puestos más próximos al edificio terminal. Este edificio terminal, en fase de remodelación, permite el tratamiento de tráfico nacional e internacional, está situado frente a la plataforma de estacionamiento de aeronaves y posee una superficie total de unos 13.150 m².

Existe un aparcamiento ubicado frente al edificio terminal, con una superficie estimada de 13.000 m², diferenciado en tres zonas: para vehículos particulares, para vehículos de las compañías de alquiler y para autocares. Además de este estacionamiento de uso público, existe otro aparcamiento privado, al este del edificio terminal, con 48 plazas.

El aeropuerto dispone también de un hangar de helicópteros y un edificio contra incendios y salvamento, estando aprobadas las inversiones para la remodelación del antiguo edificio de servicios como edificio terminal de carga, habilitación de una plataforma exclusiva para aviación general y construcción de hangares para aviación deportiva.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico, tanto de la comunidad cántabra como del resto de la península, es preciso realizar una cuidadosa planificación de las infraestructuras y sus actividades para dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo 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 Santander 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 enumera 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, permite que el Plan Director incluya 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 Santander 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.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Santander 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 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 nivelación RESA extremo de pista 29; construcción de calle de rodaje paralela a la pista, con acceso a la cabecera 29; construcción de un apartadero de espera en la cabecera 29; ampliación de plataforma de aeronaves comerciales en una superficie de 17.600 m², incluyendo una calle de rodaje en plataforma y un puesto de estacionamiento; construcción de una calle de rodaje de acceso desde la plataforma a la calle de rodaje paralela, de una plataforma para aviación general en el extremo oeste de la actual, ampliando ésta con 2.000 m², y de otra para los hangares de la zona industrial; construcción de un hangar de 500 m² al oeste del área terminal, de un edificio para «handling» de 500 m² al este, y de un hangar para aviación general de 1.000 m² junto al hangar de helicópteros. Por último, la construcción de un edificio terminal para aviación general de 500 m² y la ampliación del aparcamiento público en una superficie de 4.000 m². Todo ello acompañado además de una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, y de conformidad con lo dispuesto 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 Santander» 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, así como equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director, que no precisa de la incorporación de nuevos terrenos, tiene una superficie estimada de 193,4 hectáreas, de las cuales 127,16 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 9,05 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 57,19 hectáreas a las zonas de reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano n.º 4.2, en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. Este plano se incorpora como anexo a esta Orden.

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 n.º 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. «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 127,16 hectáreas, que se representan en el plano n.º 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: está integrado por una pista, de denominación 11-29, calle de acceso/salida y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada centrada con el campo de vuelos, frente al 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 equipo 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, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 9,05 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano n.º 4.3 del Plan Director:

1.1 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: 3,78 hectáreas.

1.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,34 hectáreas.

1.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 2,03 hectáreas.

1.4 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: 0,21 hectáreas.

1.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,21 hectáreas.

1.6 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto, incluyendo la nueva depuradora. Superficie: 2,48 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 las zonas anteriormente mencionadas. Superficie: 57,19 hectáreas, según se representa en el plano n.º 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.

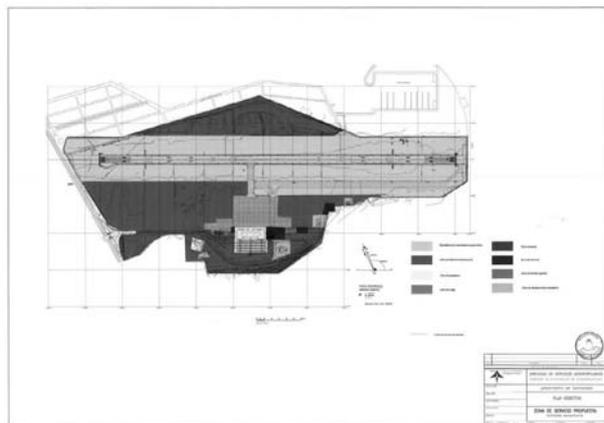
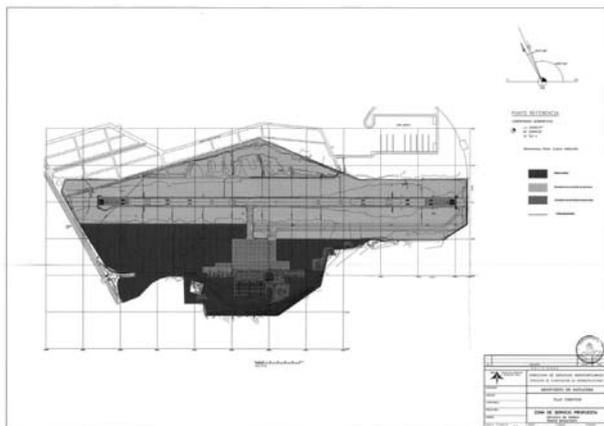
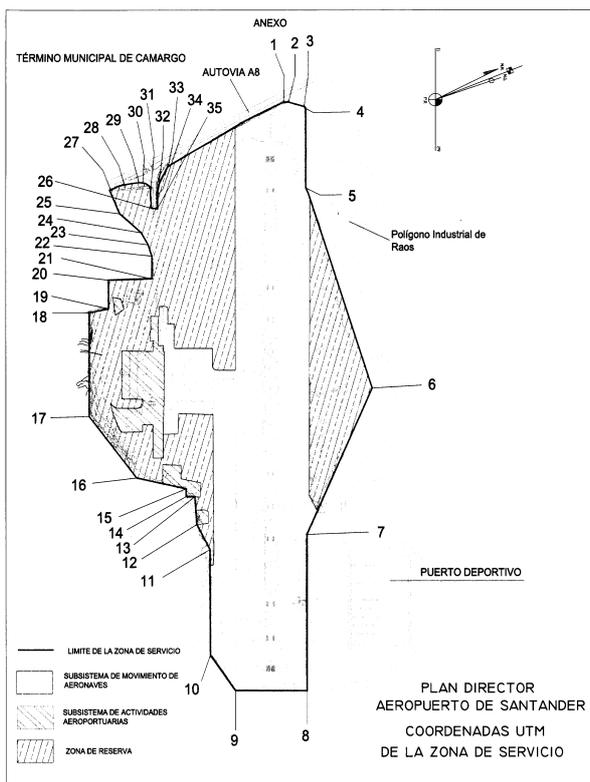
Quinto.—El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 5 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

Coordenadas UTM de la zona de servicio aeropuerto de Santander

1	X	432298	13	X	433872	25	X	432534
	Y	4809130		Y	4808129		Y	4808292
2	X	432305	14	X	433859	26	X	432416
	Y	4809149		Y	4808095		Y	4808291
3	X	432347	15	X	433825	27	X	432415
	Y	4809205		Y	4808108		Y	4808356
4	X	432358	16	X	433703	28	X	432428
	Y	4809208		Y	4807928		Y	4808420
5	X	432702	17	X	433365	29	X	432436
	Y	4809079		Y	4807839		Y	4808435
6	X	433670	18	X	432916	30	X	432477
	Y	4809015		Y	4808009		Y	4808455
7	X	434205	19	X	432929	31	X	432557
	Y	4808515		Y	4808092		Y	4808428
8	X	434883	20	X	432804	32	X	432568
	Y	4808259		Y	4808139		Y	4808452
9	X	434774	21	X	432864	33	X	432509
	Y	4807974		Y	4808314		Y	4808474
10	X	434592	22	X	432766	34	X	432465
	Y	4807931		Y	4808352		Y	4808497
11	X	434124	23	X	432711	35	X	432402
	Y	4808103		Y	4808355		Y	4808564
12	X	433996	24	X	432649			
	Y	4808092		Y	4808347			



EL AEROPUERTO ACTUAL

El Aeropuerto de Santander se encuentra situado en la población de Maliaño, dentro del término municipal de Camargo a unos cinco kilómetros de la ciudad de Santander. Básicamente, dispone de una única pista de vuelo (con designación 11-29), de 2.400 m de longitud con una anchura de 45 m, y de una calle de salida ortogonal así como, unos ensanches en las cabeceras de las pistas que permiten realizar el giro a las aeronaves, encontrándose en proceso de ejecución las obras de desplazamiento del umbral 29. La calle de salida ortogonal, tiene una longitud de 234 m y 23 m de anchura, y comunica la pista de vuelo con la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Dicha plataforma, de forma rectangular, posee unas dimensiones aproximadas de 202,5 x 225 m disponiendo de una superficie suficiente para albergar ocho aeronaves de tipo medio. En la actualidad, la parte noroeste de la plataforma se emplea para alojar a la aviación general, asignándose los puestos más próximos al Edificio Terminal de Pasajeros, a las aeronaves comerciales.

Existe otra pequeña plataforma ubicada al oeste de la anterior, frente al hangar de helicópteros y con unas dimensiones estimadas de 37,5 x 30 m que se destina exclusivamente a los helicópteros, comunicada con la plataforma de estacionamiento de aeronaves por una calle de aproximadamente 135 m de longitud y 15 m de anchura.

Por otro lado, el aeropuerto dispone de un Edificio Terminal de Pasajeros, de planta rectangular, ubicado frente a la plataforma de estacionamiento de aeronaves con una superficie total de unos 13.150 m² repartidos en dos alturas y un sótano. La planta baja se destina al tratamiento del pasajero en salidas y llegadas. El área de salidas dispone de ocho mostradores de facturación, atendidos por dos cintas transportadoras, controles de seguridad en salida y vestíbulo público. El área de llegadas, dispone de una sala de recogidas de equipajes con acceso desde la plataforma a través de dos puertas diferentes y dotada con dos hipódromos compartidos por pasajeros nacionales e internacionales, control de seguridad en llegadas, aduana y vestíbulo de llegadas. Este edificio terminal se encuentra actualmente en remodelación para la instalación de pasarelas de embarque.

La planta superior se destina a la administración del aeropuerto, áreas privadas, restaurante, cantina, mientras que, la planta sótano alberga la subestación eléctrica, la central de aire acondicionado-calefacción y otras dependencias.

Actualmente se está dotando al aparcamiento público, ubicado frente al "lado tierra" del Edificio Terminal de Pasajeros, de marquesinas y equipos de control de acceso. Este aparcamiento, con una superficie de unos 13.000 m², está diferenciado en tres áreas: área para vehículos particulares con unas 270 plazas, área para los vehículos de alquiler con unas 110 plazas y el área asignada para autocares con una longitud estimada de 100 m. Por otro lado, los taxis se disponen en toda la longitud del Edificio Terminal para dar servicio al pasajero. Existe también, otro aparcamiento restringido que cuenta con 48 plazas junto al lado este del Edificio Terminal.

Además de estas infraestructuras, el aeropuerto dispone de un amplio conjunto de instalaciones y edificaciones, de las cuales se comentan a continuación las más relevantes:

- Torre de Control: se localiza al este del Edificio Terminal de Pasajeros a unos 100 m del mismo, con una altura hasta la base de antenas de unos 35 m. La planta del fanal, dispone de una superficie estimada de 39 m².
- Centro de Emisores y Oficina de Mantenimiento: localizado al este del área terminal, a unos 300 m del Edificio Terminal de Pasajeros, con una superficie aproximada de 485 m².
- Edificio Contraincendios y Salvamento: situado próximo a la Torre de Control, y junto al aparcamiento restringido. Su superficie estimada es de 698 m². Posee la categoría VI, según clasificación OACI.
- Terminal de Carga: situado junto al SEI, dispone de una superficie en planta de 615 m².
- Central Eléctrica: ubicada al sudeste del área terminal, a unos 125 m al sur de la Torre de Control.
- Almacenamiento y Servicio de Combustible: las instalaciones de abastecimiento de combustible para aeronaves han sido reubicadas, en una parcela situada al este de la plataforma de aeronaves, a 350 m de la misma, y en la que se dispone de varios depósitos cisterna.
- Hangar de helicópteros: situado al oeste de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Tiene una superficie en planta de 600 m².

Por otro lado, el acceso al Aeropuerto de Santander se realiza únicamente por carretera, a través de la N-636 que partiendo de la carretera N-635 enlaza con la Autovía A-8, o por la carretera procedente de Maliaño. El medio de transporte empleado es el vehículo privado o de alquiler, así como autobuses y el servicio de taxis, no existiendo un medio de transporte público alternativo al taxi.

Por último, mencionar que en el documento de "Plan Director del Aeropuerto de Santander", se describe con detalle la situación actual del Aeropuerto y su Zona de Servicio; concretamente en su cap. 2 "Análisis del Entorno" se describe el entorno físico, socioeconómico y el sistema de transporte; y en el cap. 3 "Estudio de la Situación Actual del Aeropuerto" se muestra el estado actual de las infraestructuras e instalaciones del aeropuerto, así como el análisis de tráfico y su capacidad

1.2. ORDENACIÓN

ESTRUCTURA FUNCIONAL PROPUESTA

El Aeropuerto no es sólo las pistas y los edificios terminales, sino que se trata de un intercambiador modal de gran complejidad; un intercambiador esencialmente tridimensional, al ser la configuración del espacio aéreo uno de sus elementos constitutivos.

Siguiendo el esquema conceptual establecido, el Sistema General Aeroportuario queda dividido, independientemente de la Reserva Aeroportuaria prevista para posibilitar expansiones futuras, en dos Subsistemas: el de Movimiento de Aeronaves y el de Actividades Aeroportuarias.

Dado el rango del Aeropuerto de Santander, el modelo conceptual teórico alcanza en este caso un grado de desarrollo de cierta complejidad en ambos subsistemas, tal como se recoge en el cuadro de la figura que se adjunta más adelante.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene el conjunto Campo de Vuelos/Plataforma y las Instalaciones Auxiliares, incluyendo las ayudas a la navegación y aproximación. Los distintos elementos o áreas funcionales de este subsistema se han detallado en el cuadro mencionado anteriormente.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias del Aeropuerto de Santander contiene, de acuerdo al desarrollo previsto en su Plan Director, las seis Zonas Funcionales: Pasajeros, Carga, Servicio a Aeronaves, Servicios, Aviación General y Abastecimiento Energético, pudiendo contemplar en el futuro un mayor grado de desarrollo en todas las Zonas, ya que algunas podrían realizarse dentro del área prevista para otras o en la Reserva Aeroportuaria.

Esta terminología procede de la técnica aeroportuaria, por lo que conviene hacer algunas puntualizaciones para evitar posibles confusiones, por coincidir algunos términos con conceptos urbanísticos de distinto contenido.

Así, la Zona de Servicio a Aeronaves (correspondiente al área denominada "Zona Industrial" en el Plan Director), no se refiere a actividades de manufactura o fabricación en el sentido urbanístico, sino que se trata de las instalaciones y actividades destinadas al mantenimiento y asistencia de las aeronaves (hangares, talleres, etc.); por otra parte inseparables de la imagen habitual del aeropuerto.

Por su parte, la Zona de Servicios contiene, además de las actividades de mantenimiento del campo de vuelos y sus infraestructuras, todo lo que pudiera englobarse en el concepto de gestión y operación del aeropuerto, como el Bloque Técnico, la Torre de Control, todo el conjunto de agentes de *handling*, etc.

En cuanto a la Zona de Carga, conviene matizar que su carácter de terminal de mercancías no es estrictamente homologable con el concepto habitual en el transporte ferroviario o por carretera, ya que una gran parte de este transporte se realiza en bodegas de aviones de pasajeros, lo que requiere unos potentes elementos de intercambio entre Zonas.

Siguiendo la técnica aeroportuaria vigente, cada una de estas Zonas se divide a su vez en tres líneas. Como criterio general, la Primera Línea contiene las actividades y/o instalaciones que están en contacto con el Área de Movimiento de Aeronaves, y establecen por consiguiente la relación funcional directa con dicho Subsistema. Utilizando la antigua terminología, en esta línea es donde se establece el contacto entre el "lado aire" y el "lado tierra".

La Segunda Línea, cuyo contenido es muy diverso según las distintas Zonas, agrupa las instalaciones o actividades donde tiene lugar todo el conjunto de funciones que corresponden al papel de intercambio modal y que no requieren contacto directo con el "lado aire".

En la Tercera Línea se agrupan todas las actividades aeroportuarias, ésto es, integradas dentro del sistema global del transporte aéreo, y cuya implantación en el aeropuerto es necesaria para garantizar su efectividad- que son apoyo y complemento para el funcionamiento del aeropuerto como gran intercambiador modal de transporte. Para un mejor entendimiento de esta estructura funcional, conviene hacer las aclaraciones que siguen a continuación.

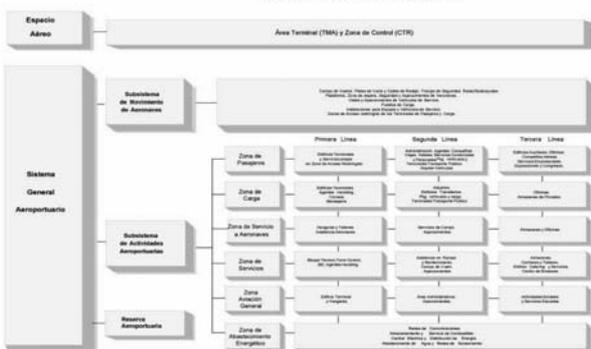
En relación con las Zonas, hay que aclarar que se trata de una división más conceptual o funcional, que no simplemente física o geográfica. Así, por ejemplo, la Zona de Servicio a Aeronaves y la Zona de Servicios, cuyas actividades están directamente relacionadas con la atención y funcionamiento de las aeronaves, pueden tener sus instalaciones distribuidas en toda la extensión del aeropuerto, mientras que la Zona de Aviación General, la de Carga, o incluso la de Pasajeros tienden a concentrarse en áreas especializadas, con un concepto de zonificación más semejante al utilizado en la técnica del Urbanismo.

En cuanto a la división en Líneas, su formalización o materialización es muy diversa según la Zona de que se trate, y según la técnica de diseño aeroportuario en vigor.

En el caso de la Zona de Pasajeros, existe una creciente tendencia mundial a concentrar las actividades correspondientes a las tres Líneas en un gran edificio o complejo terminal, buscando con ello la mayor comodidad del viajero y la eficacia en los movimientos de intercambio.

En contraste con lo anterior, en la Zona de Carga suele ponerse de manifiesto claramente la división en Líneas, que se refleja en la propia ordenación o configuración física de la Zona: Primera Línea de terminales y agentes, Segunda Línea de aduanas, transitaríos e intercambio con el transporte terrestre, y Tercera Línea administrativa y logística.

Estructura Funcional de los Aeropuertos



ÁMBITOS AFECTADOS POR EL PLAN ESPECIAL

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander, como figura de planeamiento destinada a incorporar el Sistema General de los planes urbanísticos y territoriales, es por su propia naturaleza, un complejo instrumento cuyas determinaciones afectan, de forma distinta, a diferentes ámbitos geográficos. Estos ámbitos son los siguientes:

1. **Sistema General Aeroportuario:** Su ámbito queda definido a través del Plan Director; y contiene los elementos aeroportuarios esenciales programados para su desarrollo según dicho Plan.

Los terrenos del Sistema General Aeroportuario donde se ubica el cementerio de Maliaño se han excluido del ámbito de desarrollo del Plan Especial.

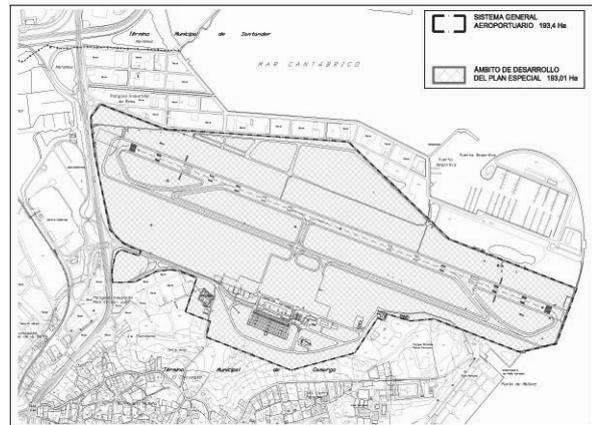
Asimismo, el Sistema General Aeroportuario define unas Reservas Aeroportuarias donde se contienen los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de los subsistemas y zonas.

2. **Coordinación de Accesos, Servicios e Infraestructuras:** Se trata de elementos exteriores/interiores al Sistema General Aeroportuario, sobre las cuales el Plan Especial detecta la necesidad o conveniencia de elaborar una ordenación coordinada, como marco previo para garantizar la compatibilidad de sus planeamientos respectivos; con el fin de asegurar adecuadamente el uso compartido de las infraestructuras de acceso, y/o la coherencia entre usos del suelo, morfología urbana y paisaje. Estos elementos son los siguientes:

- El cementerio se encuentra situado en el Sistema General Aeroportuario, y cuyo acceso discurre por el sudoeste del mismo.
- Los polígonos industriales de Raos y Parayas que delimitan las áreas norte y sudoeste respectivamente del Sistema General Aeroportuario.

3. **Áreas de Afección:** Son los suelos, exteriores al perímetro del Sistema General Aeroportuario, cuyo desarrollo urbanístico se ve limitado por la existencia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, y/o otras afecciones medioambientales.

El ámbito de estas afecciones, que se detallan en los apartados correspondientes de este Plan Especial, será considerado por el planeamiento urbanístico de los municipios correspondientes, a cuyo efecto las determinaciones del Plan Especial tienen carácter de instrucción de obligado cumplimiento en el caso de servidumbres aeronáuticas y acústicas, y como recomendación en lo que se refiere a otros impactos medioambientales.



ORGANIZACIÓN ESPACIAL Y ORDENACIÓN SEGÚN SUBSISTEMAS

La organización espacial aeroportuaria definida en el presente Plan Especial mantiene las directrices de ordenación del Plan Director correspondiente, aunque esto no impide la posible incorporación de algunas puntuales adaptaciones y matizaciones técnico/operativas derivadas de posteriores estudios a dicho Plan Director, realizados con mayor profundidad.

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 pues, por el campo de vuelos, las plataformas de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.

El Campo de Vuelos está constituido por todas las infraestructuras aeroportuarias por donde circulan las aeronaves antes de despegar o después de aterrizar: pistas, calles de rodadura y apartaderos de espera; así como los espacios libres asociados a todas estas infraestructuras, que tienen por objeto garantizar la seguridad en la circulación de las aeronaves.

Como posible mejora de la operación aeroportuaria, en estos momentos se está estudiando la viabilidad de instalación de Categoría II / III en el aeropuerto.

Las principales actuaciones en este Subsistema, tendentes al cumplimiento del Plan de Desarrollo se describen a continuación. Construcción de una calle de rodaje paralela a la pista de vuelos, con accesos a la cabecera 29, con su apartadero de espera. También se prevé una calle de rodaje de acceso desde la plataforma de estacionamiento a la calle de rodaje paralela y que se sitúa en la parte nordeste de la plataforma, facilitando así el movimiento de las aeronaves en el campo de vuelo y disminuyendo las interferencias entre las salidas y las llegadas. Está en ejecución el desplazamiento del umbral 29, en unos 80 m, acortando la longitud de aterrizaje para dicha cabecera, con adaptación de franca y RESA.

Respecto a la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales, se prevé su ampliación hasta una superficie de unos 17.600 m², así como la disposición de un nuevo puesto de estacionamiento en el lado sudeste, mejorando de este modo la accesibilidad a las aeronaves desde las instalaciones destinadas a la carga.

A su vez, se prevé la ampliación de la plataforma para aviación general situada en el extremo oeste de la plataforma actual, en una superficie de unos 2.000 m². Asimismo, existirá una plataforma situada junto a ésta para los hangares de la Zona de Servicio a Aeronaves, de dimensiones similares.

Con esta configuración de plataforma, se consigue separar y distribuir de una forma clara los puestos de estacionamiento de aeronaves dedicados al tráfico de pasajeros, de los dedicados a carga y aviación general.

También está prevista la construcción de una plataforma de pruebas del Servicio de Extinción de Incendios (SEI).

Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Contiene el conjunto de todas las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan y garantizan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema urbano del entorno.

Las principales actuaciones en este Subsistema para cada Zona, tendentes al cumplimiento del Plan de Desarrollo se describen a continuación. Las Zonas que conforman el Sistema de Actividades Aeroportuarias y sus ampliaciones se podrían realizar dentro del área prevista para otras o bien en la Reserva Aeroportuaria.

. Zona de Pasajeros

El actual Edificio Terminal de Pasajeros situado frente a la plataforma de estacionamiento de aeronaves dispone de las instalaciones adecuadas para soportar la demanda prevista. Sin embargo, se contemplan mejoras como la instalación de marquesinas en el "lado aire" del Edificio Terminal de Pasajeros así como, su remodelación en la parte oeste.

Por otro lado, el aparcamiento público situado frente al "lado tierra" del Edificio Terminal de Pasajeros contempla la ampliación del aparcamiento público hacia el sur en una superficie aproximada de 4.000 m², por lo que su capacidad se aumentará en torno al 40 %.

. Zona de Carga

La Zona de Carga se sitúa claramente separada de la Zona de Pasajeros, en la parte este del Edificio Terminal de Pasajeros y contempla el recién remodelado Edificio Terminal de Carga (antiguo edificio de servicios).

. Zona de Servicio a Aeronaves

Las infraestructuras que conforman la nueva Zona de Servicio a Aeronaves, se sitúan en la parte oeste del Edificio Terminal de Pasajeros y contemplan la remodelación del hangar de helicópteros y junto a éste un nuevo hangar. Asimismo, se construirá un hangar para aviación general de unos 1.000 m² situado junto al hangar de helicópteros, todos en comunicación con las plataformas con las que prestan servicio.

. Zona de Servicios

Situada al este del Edificio Terminal de Pasajeros, comprende la Torre de Control, el Edificio Contraincendios y el Centro de Emisores y como complemento a esta área se contempla la construcción de un edificio para handling de unos 500 m², junto al nuevo Edificio Terminal de Carga y una plataforma de pruebas contra incendios.

. Zona de Abastecimiento Energético

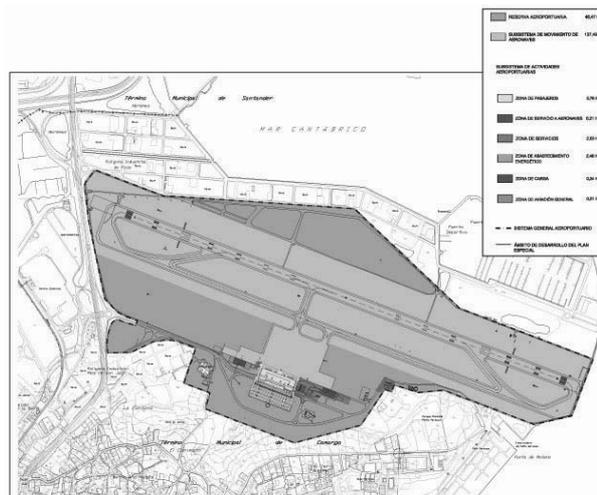
La ubicación de la Central Eléctrica en la parte sudeste del Edificio Terminal de Pasajeros y los depósitos de combustible y depurado ubicados al este de la plataforma de estacionamiento comercial se mantienen, contemplándose la remodelación de los sistemas eléctricos. También se considera el almacén de la Central Eléctrica, recientemente construido y situado junto a la Central, con una superficie de 223,50 m².

. Zona de Aviación General

Se prevé dotar al aeropuerto de una Zona destinada a la Aviación General, ubicada al oeste del Edificio Terminal de Pasajeros. Para ello se contempla la construcción de un Edificio Terminal para aviación general, de unos 500 m² y situado entre el hangar para aviación general y el Edificio de Pasajeros.

Espacio para despliegue de aeronaves militares para Autoridades públicas no aeronáuticas

Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo, 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 aledañas 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.



REDES DE CIRCULACIONES

Las redes de circulaciones aeroportuarias las constituyen por un lado, las correspondientes a las aeronaves en sus movimientos desde la plataforma de estacionamiento a la pista y viceversa, así como las redes internas de vehículos de apoyo y servicio a las aeronaves; y por otro, los accesos al Sistema General, junto con el viario interno y aparcamientos necesarios dentro del Subsistema de Actividades Aeroportuarias para desarrollar con eficacia las actividades que en él se generan.

Movimiento de Aeronaves. Transporte en Plataforma. Redes Internas.

A rasgos generales, la configuración del conjunto campo de vuelos/plataforma del aeropuerto ampliado de Santander está diseñada para optimizar al máximo los tiempos de movimientos de aeronaves y para conseguir el mínimo tráfico de vehículos de servicio y abastecimiento en plataforma, permitiendo así una mayor seguridad y fluidez operativa con el mínimo impacto ambiental posible.

La única pista con la que cuenta el Aeropuerto de Santander es utilizada en ambos sentidos por las aeronaves en sus operaciones de aterrizaje y despegue, aunque hay que considerar que la gran mayoría de las operaciones alrededor del 80% se realizan por la cabecera 29, mientras que el 20% restante se realizan por la cabecera 11.

Para el caso de los despegues, las aeronaves salen de sus puestos de estacionamiento, y son guiadas a través de las calles de rodaje de acceso hasta la calle de rodaje paralela donde circulan hacia el extremo de la cabecera 29, o a través de la pista hacia el extremo de la cabecera 11, según el tipo de configuración en despegue y utilizando, en el primer caso, los apartaderos de espera si fuese necesario.

Para el caso de los aterrizajes, las aeronaves toman pista según el sentido de aproximación, y salen de ésta por la calle de rodaje ortogonal, o por la calle de rodaje paralela, para dirigirse a la plataforma de estacionamiento, teniendo en cuenta que las aeronaves dedicadas a carga y aviación general acceden a sus correspondientes plataformas situadas al este y oeste respectivamente de la plataforma principal.

Con esta configuración, se consigue evitar al máximo el cruce entre aeronaves que despegan y aterrizan en sus circulaciones desde la plataforma de estacionamiento hasta el campo de vuelos y viceversa, optimizando de esta manera los tiempos de demora.

Por otro lado, se comprueba que el diseño de circulaciones evita al máximo posible las interferencias entre las aeronaves que se dirigen al Terminal de Pasajeros con aquellas que están destinadas a actividades relacionadas con las Zonas de Carga y Aviación General.

Relativo a las redes internas de transporte en plataforma, se dispone de una red de vías de circulación para vehículos de apoyo y mantenimiento a las aeronaves, que permita acceder a cualquier puesto de estacionamiento para prestar sus servicios.

Accesos, Red Viaria y Aparcamientos.

En general, los accesos y la red viaria del aeropuerto están configurados de tal manera que el Sistema General Aeroportuario de Santander se transforme en una infraestructura totalmente permeable, con una movilidad interna lo más fluida y funcional posible.

El acceso al aeropuerto de Santander se realiza a través de la N-636, que constituye un ramal que partiendo de la carretera N-635 enlaza con la autovía A-8 o por la carretera procedente de Malliño. Estos accesos se consideran suficientes para atender la demanda de tráfico por carretera dentro de los horizontes de tiempo estimados y no se contemplan mejoras directas en dichos accesos.

No obstante, se tienen previstas mejoras en las carreteras del entorno del aeropuerto que permitirán una mayor accesibilidad al mismo desde diferentes centros urbanos.

Estos accesos comunican directamente con la vía principal del aeropuerto, la cual constituye a su vez el elemento vertebrador del viario interno de distribución de todo el Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

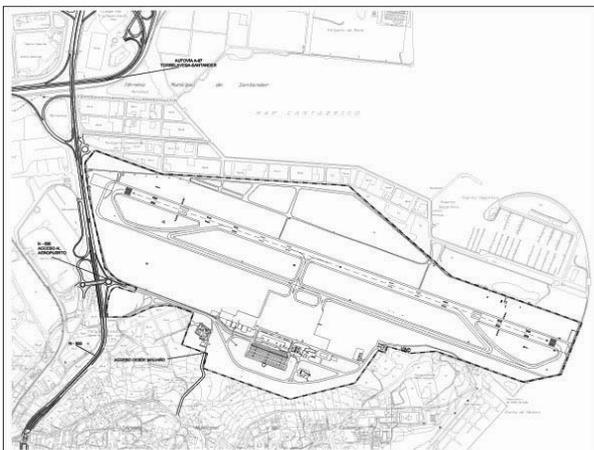
Así, esta vía principal se desdobra en dos vías. La primera, de entrada y dirigida hacia el sur rodeando por completo la Zona de Pasajeros y otras instalaciones prolongándose en sentido oeste-este hasta el Centro de Emisores y de la cual parten una serie de bifurcaciones o vías secundarias, configurando de esta forma una malla completa que permite dar un servicio adecuado a las edificaciones e instalaciones, que conforman el Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

La otra vía en que se desdobra la vía principal, es la que da servicio al "lado tierra" del Edificio Terminal de Pasajeros y al área de aparcamientos asociados, permitiendo la salida de estas instalaciones y a su vez, se encuentra conectada con las vías secundarias de la malla. Asimismo, esta vía permite las conexiones con las Zonas de Aviación General y de Servicio a Aeronaves situadas en el lado oeste del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

Por otro lado, la carretera perimetral actual de circunvalación y las vías de servicio del aeropuerto apenas sufrirán cambios en sus trazados y tan solo los necesarios para adecuar las nuevas instalaciones a realizar, con el viario existente. Dicha vía perimetral, que parte del Centro de Emisores y que continúa hacia el este paralela a la pista, permite el acceso a la depuradora de aguas fecales y pluviales. Tras bordear la cabecera 29, continúa paralela a la pista durante un tramo que limita con el puerto deportivo para a continuación seguir su camino bordeando el polígono industrial de Raos hasta alcanzar la cabecera 11, donde gira hacia el sur hasta alcanzar el acceso al aeropuerto y continuar paralela a dicho acceso, para finalizar en el lado oeste del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

En lo relativo a los aparcamientos de vehículos, las necesidades de aparcamiento se cubren con la ampliación del aparcamiento público en una superficie de unos 4.000 m² hacia el sur, aumentando la capacidad de forma adecuada a las necesidades previstas en el futuro.

CIRCULACIONES



REDES DE INFRAESTRUCTURAS

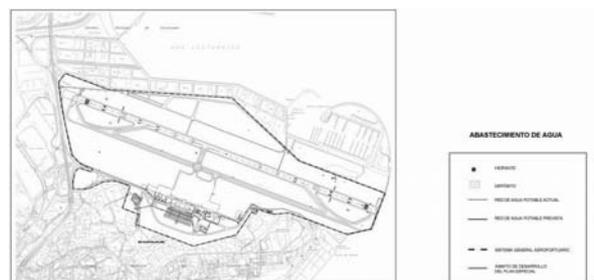
Con motivo del nuevo desarrollo aeroportuario previsto, se presenta la necesidad de ampliar y reestructurar el conjunto de redes de infraestructuras, de las cuales el Plan Especial presenta de forma esquemática una propuesta orientativa de desarrollo.

Abastecimiento de Agua.

Se prevé mantener la acometida actual de agua potable procedente de la población de Mallaño, ubicada al sudoeste del área terminal, que además abastece al depósito de reserva de 1.000 m³, y que junto a la caseta de bombas anexa permiten el suministro en caso de emergencia.

Desde la acometida, parte la red de abastecimiento para bifurcarse en dos ramales. Uno dirigido hacia la parte oeste del área terminal y el otro ramal se dirige hacia la Zona de Pasajeros llegando a la arqueta donde se bifurca de nuevo. Por una parte, para dar servicio al Edificio Terminal de Pasajeros y por otra, continuar hacia el este para abastecer al resto de los edificios como la Central Eléctrica, la Torre de Control, el SEI, donde se encuentran tres hidrantes de columna seca y seguir avanzando hacia la parte más oriental del Sistema General Aeroportuario, disponiendo a la altura de la parcela de combustibles de otro hidrante de columna seca, y finalizando su recorrido, tras pasar por el centro de emisores en la depuradora.

Tan solo es necesaria, la ampliación de la red de abastecimiento de agua potable construyendo las canalizaciones para dar servicio a las nuevas Zonas de Aviación General y de Servicio a Aeronaves ubicadas en la parte oeste del área terminal y a las de Zona de Carga y Servicios de la parte oriental.



Saneamiento y Drenajes.

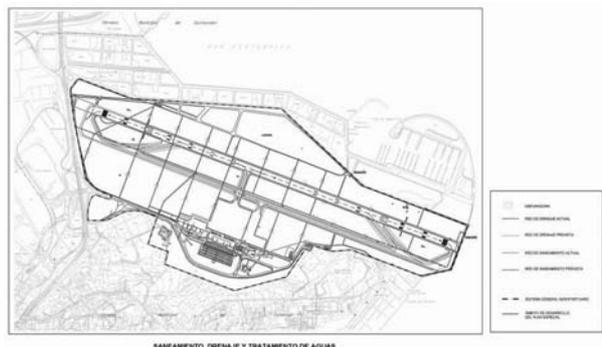
En la actualidad existe una red de saneamiento que consta de un eje principal en dirección oeste-este, que conecta con los ramales secundarios de los edificios e instalaciones por los que discurre, permitiendo la evacuación de las aguas fecales y que se dirige hacia la estación depuradora para su tratamiento vertiendo finalmente en la red de drenaje del campo de vuelos.

La nueva red de saneamiento aprovecha la red actual en su totalidad, ampliándola en los ramales necesarios para dar servicio a las nuevas Zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

La red de drenaje del campo de vuelos, dispone de una serie de acequias y colectores tanto a cielo abierto como enterradas que por un lado, recogen las aguas pluviales de distintas instalaciones del recinto aeroportuario y del viario de acceso y por otro lado las aguas de la plataforma de estacionamiento, pista y del camino perimetral para conducirlos a través de las acequias y colectores a la laguna situada en la parte norte del recinto aeroportuario, y de ésta, a través de un sistema de compuertas, desemboca al mar en el área del puerto deportivo.

Esta laguna se constituye como parte de la infraestructura aeroportuaria, ya que permite regularizar el nivel freático del terreno y, por tanto, la capacidad portante de los suelos del campo de vuelo del aeropuerto.

Con la nueva disposición del campo de vuelos, en cuanto a calle de rodaje paralela y ampliaciones de plataforma, es necesario contemplar una variación de la actual red de drenaje de forma que se adapte a la configuración prevista.



Electricidad.

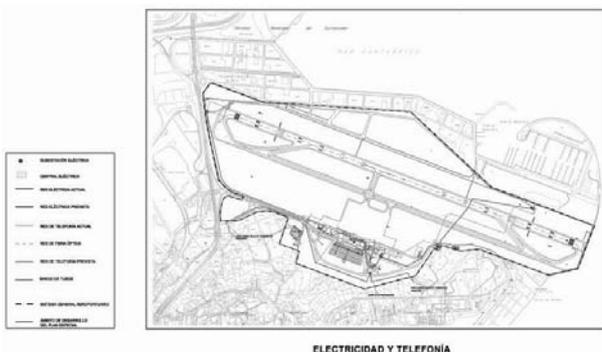
La Central Eléctrica se abastece de una doble acometida, una procedente de la línea aérea de alta tensión de Cacicedo y la otra de la línea aérea de alta de Parayas ambas con una tensión de suministro de 12 Kv. El entronque está situado a unos 100 m al sur de la central.

Desde la Central Eléctrica, se deriva el suministro en alta, y en anillo hacia el centro de emisores, la senda del ILS, el localizador del ILS, el hangar de helicópteros y el Edificio Terminal de Pasajeros, cada uno de ellos con su subestación de transformación correspondiente. Entre la senda y el localizador discurre un banco de tubos hormigonado que contiene la línea de la red eléctrica, y otra de fibra óptica.

También se da suministro en alta a la Torre de Control, así como, otros dos suministros al Edificio Terminal de Pasajeros, uno de ellos exclusivo para el aire acondicionado.

El abastecimiento para el balizamiento del campo de vuelos parte de la Central Eléctrica por una línea enterrada que llega a la plataforma de estacionamiento y de ahí en banco de peines realiza el circuito de balizamiento de la pista y plataforma.

Se considera necesaria la reestructuración de la actual red de distribución eléctrica en función del desarrollo aeroportuario previsto, de forma que el anillo de distribución preste servicio a las nuevas instalaciones contempladas y adaptar el balizamiento a la configuración del campo de vuelos.



Red de Comunicaciones

La acometida telefónica que viene paralela al vallado perimetral con la autopista A-8, continúa por el acceso al aeropuerto hasta alcanzar el Edificio Terminal de Pasajeros donde se encuentra el repartidor. Este tramo es de fibra óptica y a partir de ahí se da servicio al resto de las instalaciones del recinto aeroportuario. Desde la senda del ILS, al localizador comparte el banco de tubos hormigonado con la línea de alta tensión y de fibra óptica. Asimismo, entre el localizador del ILS y la Torre de Control discurre una línea de telefonía, no grafiada en el plano correspondiente de electricidad y telefonía.

Existe otra cometida, convencional que conecta con la anterior antes de alcanzar el Edificio Terminal de Pasajeros.

Esta red se considera adecuada para atender la demanda de líneas telefónicas prevista.

Abastecimiento de combustibles

Debido a la reciente reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustibles en una parcela situada al este de la plataforma actual destinada a este uso es la adecuada para albergar las instalaciones previstas, sin embargo se contempla la necesidad de ampliar la capacidad de los cuatro depósitos actuales.

BIENES DE INTERÉS CULTURAL

Los Bienes de Interés Cultural que pudieran encontrarse afectados por obras del aeropuerto, están sometidos a lo determinado en la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, ya que en cumplimiento del artículo 6, los bienes adscritos a servicios públicos gestionados por la Administración del Estado son competencia de dicha Administración.

Previamente a la ejecución de las obras que puedan afectar a estos bienes, se adoptarán las medidas oportunas para evitar su pérdida o deterioro.

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS LEGALES

Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Santander, fueron establecidas legalmente por Real Decreto núm. 2043/1986, de 11 de julio de 1986 y publicadas en el BOE núm. 237, de 3 de octubre de 1986.

La ampliación del Aeropuerto de Santander trae como consecuencia la existencia de nuevas servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, que de una manera muy significativa van a delimitar y condicionar el tipo de desarrollo urbanístico del entorno del ámbito de dicho aeropuerto.

El conjunto de determinaciones y limitaciones derivadas de dichas servidumbres (que a continuación se definen de forma general), queda recogido con detalle en el documento de "Plan Director del Aeropuerto de Santander", concretamente en el Anejo A3 de su parte I "Memoria", y en la parte III "Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante", así como en los planos correspondientes de su parte II "Planos".

Servidumbres Físicas, Radioeléctricas y de Operación

Existen tres tipos de servidumbres asociadas a cualquier aeropuerto, que definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos en su entorno, y que son totalmente necesarias para que puedan llevarse con seguridad los distintos movimientos de las aeronaves en sus operaciones de despegue y aterrizaje.

Por un lado, están las servidumbres físicas, que dependen de la configuración del campo de vuelos; por otro lado, están las servidumbres radioeléctricas, que permiten asegurar el funcionamiento correcto de las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la aproximación al aeropuerto y navegación; y por último, las servidumbres de operación, que son necesarias para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos de las aeronaves.

La descripción de estas superficies limitadoras de obstáculos se atiene a lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, Real Decreto 1844/1975, de 10 de julio y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, y a las recomendaciones del capítulo 4º del Anexo 14 de la OACI, del Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 6, del Documento 8168-OPS/611, volúmenes I y II, y del Anexo 10 de la OACI, Telecomunicaciones Aeronáuticas.

Servidumbres Acústicas

Según se ha comentado anteriormente, con la promulgación de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, se dota de una nueva cobertura legal a las servidumbres acústicas. Estas servidumbres tienen por objeto garantizar la compatibilidad del aeropuerto con los usos y actividades que puedan implantarse en el territorio que lo rodea, en función de los niveles de ruido originado por las propias actividades aeroportuarias.

Esta Ley, pendiente del desarrollo reglamentario previsto en la Disposición Adicional Única, completa la necesaria cobertura legal a las servidumbres acústicas. Dicho desarrollo reglamentario dará lugar a nuevas disposiciones, mediante las cuales se determinarán ámbitos territoriales, distinguiendo las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia.

1.3. ANEJO MEMORIA.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

RELACION DE LAS PARCELAS AFECTADAS POR OCUPACIÓN PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Información obtenida del Catastro.

PARCELAS CATASTRALES RÚSTICAS TÉRMINO MUNICIPAL DE CAMARGO DISEMINADOS URBANOS TÉRMINO MUNICIPAL DE CAMARGO

POL	PARCELA	TITULAR	SUPERFICIE M ² PARCELA		M ² Parcela
			CATAST	DIGITALIZADA	
008	00001	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	7.762	5.522	5.522
008	00002	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	1.984	1.982	1.982
008	00003	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	1.934.798	1.925.131	1.925.131
TOTALS			1.944.544	1.932.635	1.932.635

SUPERFICIES DE DESCUENTO

POLIGONO	PARCELA	TITULAR	USOS DEL SUELO	SUPERFICIE (M ²)
008	9005		CARRETERA ASFALTADA	1.384
TOTALS				1.384

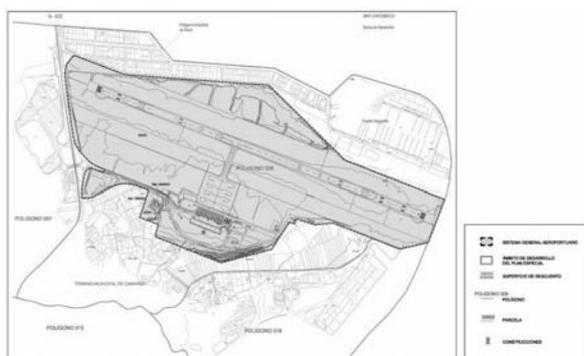
PARCELAS CATASTRALES URBANAS TÉRMINO MUNICIPAL DE CAMARGO

Ref. Catastral	TITULAR	SUPERFICIE M2 PARCELA		M ² AFECTADOS AMPLIACIÓN		TOTAL
		CATAST	DIGITALIZADA	M ² PARCELA	ZONA DESCUENTO	
2985023 VP3028N 0001 XP	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	6.507	6.553	6.553	0	6.553
TOTALS		6.507	6.553	6.553	0	6.553

Ref. Catastral	TITULAR	VALOR SUELO	AÑO 2002 VALOR CONSTRUCCIÓN		VALOR CATASTRAL	SUPERFICIE PARCELA (M ²)
			VALOR SUELO	VALOR CONSTRUCCIÓN		
2985023 VP3028N 0001 XP	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	97.769,64		0,00	97.769,64	6.507
0008001 00VP30G 0001 RM	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.125.853,23	8.013.108,23	9.138.961,66		221.883
0008001 00VP30G 0002 TQ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.088,46	4.240,44	5.328,90		14
0008001 00VP30G 0003 YW	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.088,46	4.240,44	5.328,90		14
0008001 00VP30G 0004 UE	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	8.163,43	31.803,35	39.966,78		105
0008001 00VP30G 0005 IR	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,96	3.634,67	4.567,63		12
0008001 00VP30G 0006 OT	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,96	3.634,67	4.567,63		12
0008001 00VP30G 0007 PY	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,96	3.634,67	4.567,63		12
0008001 00VP30G 0008 AU	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81		10
0008001 00VP30G 0009 SI	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81		10
0008001 00VP30G 0010 PY	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81		10
0008001 00VP30G 0011 AU	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81		10
0008001 00VP30G 0012 SI	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	8.241,17	28.329,04	36.570,21		106
0008001 00VP30G 0013 DO	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	8.241,17	28.329,04	36.570,21		106
0008001 00VP30G 0014 FP	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	7.619,20	20.952,80	28.572,00		98
0008001 00VP30G 0015 GA	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81		10
0008001 00VP30G 0016 HS	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81		10
0008001 00VP30G 0017 JD	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81		10
0008001 00VP30G 0018 KF	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81		10
0008001 00VP30G 0019 LG	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	9.640,62	37.558,24	47.198,86		124
0008001 00VP30G 0020 JD	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45		18
0008001 00VP30G 0021 KF	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.088,46	4.240,44	5.328,90		14
0008001 00VP30G 0022 LG	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45		18
0008001 00VP30G 0023 BH	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45		18
0008001 00VP30G 0024 ZJ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45		18
0008001 00VP30G 0025 XK	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45		18
0008001 00VP30G 0026 ML	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación					

CÓDIGO IATA	PROPIETARIO				
0008001 00VP30G 0027 QB	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0028 WZ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0029 EX	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0030 QB	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	2.721,14	10.601,12	13.322,26	35
0008001 00VP30G 0031 WZ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0032 EX	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	107.912,73	432.777,95	540.690,68	1.388
0008001 00VP30G 0033 RM	Iberia Líneas Aéreas de España S.A.	59.709,64	160.043,66	219.753,30	768
0008001 00VP30G 0034 TQ	Compañía Logística de Hidrocarburos S.A.	8.085,68	17.868,13	25.953,81	104
TOTALES		1.489.769,59	8.882.134,57	10.351.904,16	231.556

Según se establece en el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general lleva implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de titularidad privada contenidos dentro de la Zona de Servicio del aeropuerto. Por lo tanto, el Sistema de Actuación es el de expropiación.



RELACIÓN DE LAS PARCELAS AFECTADAS POR OCUPACIÓN PARA EL DESARROLLO DEL AEROPUERTO SEGÚN PLAN DIRECTOR

Información obtenida del Catastro.

PARCELAS CATASTRALES RÚSTICAS TÉRMINO MUNICIPAL DE CAMARGO DISEMINADOS URBANOS TÉRMINO MUNICIPAL DE CAMARGO

POL	PARCELA	TITULAR	SUPERFICIE M ² PARCELA CATAST	SUPERFICIE M ² PARCELA DIGITALIZADA	M ² Parcela
008	00001	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	7.762	5.522	5.522
008	00002	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	1.984	1.982	1.982
008	00003	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	1.934.798	1.925.131	1.925.131
TOTALES			1.944.544	1.932.635	1.932.635

SUPERFICIES DE DESCUENTO

POLIGONO	PARCELA	TITULAR	USOS DEL SUELO	SUPERFICIE (M ²)
008	9005		CARRETERA ASFALTADA	1.384
TOTALES				1.384

PARCELAS CATASTRALES URBANAS TÉRMINO MUNICIPAL DE CAMARGO

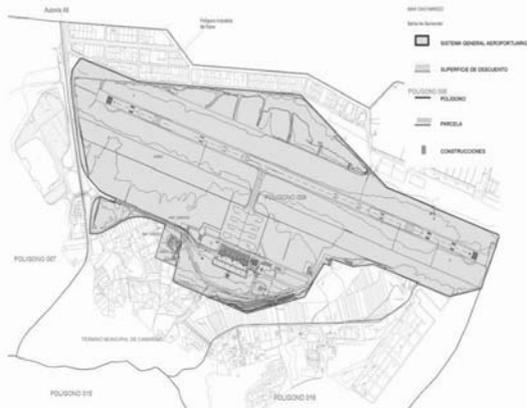
Ref. Catastral	TITULAR	SUPERFICIE M2 PARCELA		M ² AFECTADOS AMPLIACIÓN		
		CATAST	DIGITALIZADA	M2 PARCELA	ZONA DESCUENTO	TOTAL
2985024 VP3028N 0001 IP	OBISPADO DE SANTANDER	3.987	3.976	3.976	0	3.976
2985023 VP3028N 0001 XP	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	6.507	6.553	6.553	0	6.553
TOTALES		10.494	10.529	10.529	0	10.529

Ref. Catastral	TITULAR	VALOR SUELO	AÑO 2002 VALOR CONSTRUCCIÓN	VALOR CATASTRAL	SUPERFICIE PARCELA (M ²)
2985024 VP3028N 0001 IP	Obispado de Santander	83.287,66	223.257,24	306.544,90	3.987
2985023 VP3028N 0001 XP	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	97.769,64	0,00	97.769,64	6.507
0008001 00VP30G 0001 RM	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.125.853,23	8.013.108,23	9.138.961,66	221.883
0008001 00VP30G 0002 TQ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.088,46	4.240,44	5.328,90	14

0008001 00VP30G 0003 YW	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.088,46	4.240,44	5.328,90	14
0008001 00VP30G 0004 UE	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	8.163,43	31.803,35	39.966,78	105
0008001 00VP30G 0005 IR	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,96	3.634,67	4.567,63	12
0008001 00VP30G 0006 OT	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,96	3.634,67	4.567,63	12
0008001 00VP30G 0007 PY	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,96	3.634,67	4.567,63	12
0008001 00VP30G 0008 AU	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,96	3.634,67	4.567,63	12
0008001 00VP30G 0009 SI	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81	10
0008001 00VP30G 0010 PY	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81	10
0008001 00VP30G 0011 AU	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81	10
0008001 00VP30G 0012 SI	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81	10
0008001 00VP30G 0013 DO	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	8.241,17	28.329,04	36.570,21	106
0008001 00VP30G 0014 FP	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	8.241,17	28.329,04	36.570,21	106
0008001 00VP30G 0015 GA	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	7.619,20	20.952,80	28.572,00	98
0008001 00VP30G 0016 HS	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81	10
0008001 00VP30G 0017 JD	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81	10
0008001 00VP30G 0018 KF	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81	10
0008001 00VP30G 0019 LG	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.054,34	3.831,81	10
0008001 00VP30G 0020 JD	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	9.640,62	37.558,24	47.198,86	124
0008001 00VP30G 0021 KF	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,01	18
0008001 00VP30G 0022 LG	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.088,46	4.240,44	5.328,90	14
0008001 00VP30G 0023 BH	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0024 ZJ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0025 XK	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0026 ML	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0027 QB	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0028 WZ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0029 EX	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0030 QB	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	2.721,14	10.601,12	13.322,26	35
0008001 00VP30G 0031 WZ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
0008001 00VP30G 0032 EX	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	107.912,73	432.777,95	540.690,68	1.388

0008001 00VP30G 0033 RM	Iberia Líneas Aéreas de España S.A.	59.709,64	160.043,66	219.753,30	768
0008001 00VP30G 0034 TQ	Compañía Logística de Hidrocarburos S.A.	8.085,68	17.868,13	25.953,81	104
TOTALES		1.553.057,25	9.105.391,81	10.658.449,06	235.543

Según se establece en el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general lleva implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de titularidad privada contenidos dentro de la Zona de Servicio del aeropuerto. Por lo tanto, el Sistema de Actuación es el de expropiación.

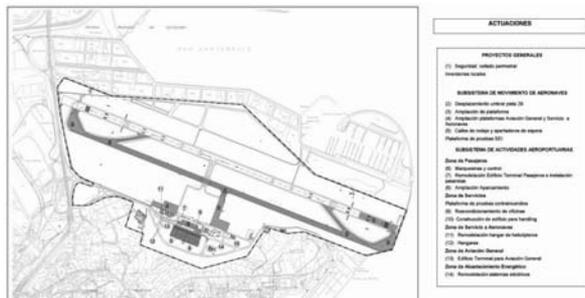


II. PLAN DE DESARROLLO

CONJUNTO DE ACTUACIONES A DESARROLLAR EN EL AEROPUERTO DE SANTANDER

Las actuaciones a desarrollar quedan condicionadas a que se cumplan las previsiones de demanda del Plan Director, con lo que se irán ejecutando en consecuencia.

Las inversiones contempladas para el desarrollo del Aeropuerto se llevarán a cabo de acuerdo con lo señalado en el Plan Director y los Planes de Actuación Aeroportuarios, con cargo a los presupuestos propios de la Entidad Pública Empresarial Aena.



III. NORMAS URBANÍSTICAS

1. CONDICIONES GENERALES.

1.1. PRELIMINARES.

1.1.1. Naturaleza y Objeto.

- Este documento contiene la Normativa de Aplicación del presente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander, redactado al amparo del artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificado parcialmente por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre; desarrollada mediante Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
- La elaboración y tramitación del Plan Especial se lleva a cabo en desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Santander, aprobado mediante Orden Ministerial de 5 de julio de 2001, con arreglo a lo previsto en la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.
- El Plan Especial, en base al artículo 8 del citado Real Decreto 2591/1998, tiene por objeto la ordenación urbanística y territorial del Sistema General Aeroportuario de Santander, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, y como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones de rango regional. La presente normativa de aplicación del Plan Especial se ajusta a la legislación urbanística aplicable en lo que se refiere a las determinaciones y documentos de los Planes Especiales.

1.1.2. Ámbito y Alcance.

- La presente normativa será de aplicación dentro del ámbito señalado en los planos del Plan Especial para el Sistema General Aeroportuario de Santander.
- Dicho ámbito incluye no sólo los suelos ocupados por las actuales infraestructuras e instalaciones, sino también las áreas previstas para la ampliación del Sistema General Aeroportuario, según están contenidas en su Plan Director.
- Dentro del propio Sistema General Aeroportuario, además del Subsistema de Movimiento de Aeronaves y del Subsistema de Actividades Aeroporturias, descritos más adelante en el artículo 4, se definen unas Reservas Aeroporturias, que contienen los espacios necesarios

para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de los subsistemas y sus Zonas existentes.

- Debido a las singulares características del Sistema General Aeroportuario como intercambiador modal de transporte de naturaleza tridimensional, y con carácter de instrucción al planeamiento municipal del entorno, se incluyen en la presente Normativa las limitaciones a la propiedad que constituyen el conjunto de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, y asociadas al Sistema General Aeroportuario de Santander.
- Igualmente debido a la necesidad de garantizar la posibilidad de futuras ampliaciones, se propone desde el Plan Especial una coordinación de la ordenación del entorno del S.G.A con la denominación de Coordinación de Accesos, Servicios e Infraestructuras, para garantizar la necesaria coherencia de los planeamientos urbanísticos de las superficies exteriores al Sistema General Aeroportuario.

1.1.3. Vigencia, Revisión y Modificación.

- El presente Plan Especial se aprueba por tiempo indefinido, debiendo ser revisado cuando sea modificado el contenido del Plan Director que desarrolla.
- En lo referente a la modificación de elementos puntuales del presente Plan Especial, se llevará a cabo siguiendo el procedimiento establecido para su formulación.

1.1.4. Interpretación.

- La interpretación del Plan Especial compete a las Administraciones y organismos encargados de la ejecución del Plan y de velar por el cumplimiento de sus determinaciones.
- La interpretación del Plan y los supuestos de conflictos entre documentos, se resolverán partiendo de la base de que cada documento debe interpretarse en función de su contenido, y teniendo en cuenta que el texto de la Normativa prevalecerá sobre la documentación gráfica, con excepción de aquellos supuestos en que la interpretación de la documentación gráfica coincida con la que se desprenda de la Memoria, en cuyo caso prevalecerá dicha interpretación sobre la derivada de la Normativa. Si a pesar de ello subsistieran dudas en las determinaciones, prevalecerá la interpretación más favorable al cumplimiento de los objetivos del Plan Director y del Plan Especial que lo desarrolla.
- Las Actuaciones grafadas en el Plan de Desarrollo no se consideran con carácter vinculante, pudiendo estar sujetas a modificaciones debidas a posteriores requerimientos técnicos, operativos o ambientales.

1.1.5. Régimen del Suelo.

- El suelo comprendido dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario es de titularidad y dominio público y se encuentra regulado en la vigente Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y sus posteriores desarrollos; extendiéndose el dominio eminente del Estado al espacio aéreo, según determina dicha Ley.
- El uso del suelo previsto dentro del ámbito del Plan Especial es el Uso Público Aeroportuario, con categoría de Sistema General, y con las infraestructuras, instalaciones y actividades aeroporturias que se describen en estas Normas.

1.1.6. Tramitación del Plan Especial.

- Con carácter general, la tramitación del presente Plan Especial se ajustará a lo previsto en la legislación urbanística aplicable: Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.
- Asimismo, ha de tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

1.1.7. Sistema de Actuación: Expropiación.

- Según se establece en el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, lleva 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. Por lo que el Sistema de Actuación será el de expropiación.

1.2. NORMATIVA GENERAL DE APLICACIÓN

- En todo lo que concierne al ámbito del presente documento le será de aplicación, tanto la propia normativa aeronáutica, como la urbanística, y la medioambiental y otras normativas vigentes.
- Normativa Aeronáutica: Será de aplicación la normativa específica del sector Aviación Civil, constituida por la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y demás disposiciones que la han desarrollado y adaptado al vigente ordenamiento constitucional.
- Normativa Urbanística: Serán de aplicación la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, así como la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones y el Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, Texto Refundido de la Ley del Suelo y Ordenación Urbana, en sus artículos que permanecen vigentes. Con carácter supletorio lo contenido en los reglamentos que desarrollan la Ley del Suelo de 1976.
- Normativa Medioambiental: La normativa vigente en el ámbito estatal, está contenida en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, sobre Evaluación de Impacto Ambiental, cuyo reglamento se desarrolló según el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre. Esta legislación constituye la respuesta del Estado Español a la directiva 85/337/CEE de la Comunidad Europea, incorporando al derecho español las recomendaciones Comunitarias relacionadas con la tutela y protección del medio ambiente. Actualmente es de aplicación la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, que incorpora a la Directiva 97/11/CE, del Consejo, de 27 de junio.

En el ámbito autonómico, la normativa medioambiental está recogida en la Ley 5/2002, de Medidas Cautelares Urbanísticas en el ámbito del litoral, de sometimiento de los instrumentos de planificación territorial y urbanística a evaluación ambiental y de régimen urbanístico de los cementerios y en el Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, modificado posteriormente por los Decretos 77/1996, de 8 de agosto, y Decreto 38/1999, de 12 de abril.

2. NORMAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL.

2.1. RÉGIMEN GENERAL.

2.1.1. Modificaciones del Ámbito del Sistema General Aeroportuario.

1. La modificación del ámbito del Sistema General Aeroportuario se llevará a cabo mediante la elaboración por la Entidad Pública Empresarial Aena de un documento modificación del Plan Director, que se remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobación, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 2591/1998.

2.1.2. Ejecución del Plan Especial.

1. Las etapas del desarrollo del Plan Especial se conformarán según vayan cumpliéndose las previsiones de demanda del Plan Director, ejecutándose en consecuencia.
2. La ejecución material de las infraestructuras, instalaciones y edificaciones contenidas en el ámbito de este Plan Especial, tanto en lo que se refiere al Subsistema de Movimiento de Aeronaves como al Subsistema de Actividades Aeroportuaras, se realizará mediante las obras de ejecución, reparación, conservación, modificación o demolición que sean necesarias para el desarrollo previsto en el Plan Especial.

2.2. CLASES DE PROYECTOS.

2.2.1. Proyectos de Infraestructuras Aeroportuaras.

1. Son los instrumentos técnicos para la ejecución material de los elementos infraestructurales e instalaciones previstos en el ámbito aeroportuario según el presente Plan Especial; tanto en lo que se refiere a obras de nueva ejecución, como a las operaciones de reparación, conservación, modificación o demolición.
2. Abarcan la ejecución de todas las infraestructuras vinculadas a la actividad aeroportuaras, tanto en lo que respecta al campo de vuelos e instalaciones y servicios auxiliares, como a las infraestructuras de red viaria, redes de servicios básicos, redes energéticas, y redes de comunicaciones y de servicios de seguridad o protección; con las puntualizaciones recogidas en el apartado siguiente, en lo que se refiere a los Proyectos de Urbanización.
3. El contenido técnico y documental de los Proyectos infraestructuras Aeroportuaras se ajustará a la normativa tecnológica del sector específico a que se refiere en cada caso.

2.2.2. Proyectos de Urbanización.

1. Son los instrumentos técnicos elaborados para la ejecución integral de las obras de infraestructuras destinadas a la creación de espacios urbanizados para la implantación de conjuntos de instalaciones o edificaciones destinadas a actividades aeroportuaras.
2. Los proyectos de urbanización deberán desarrollar las previsiones de ordenación contenidas en el Plan Especial; bien sea directamente, o bien mediante la previa redacción de un Proyecto de Ordenación, cuando así lo requiera la planificación aeroportuaras.
3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Edificación se atenderá a lo previsto en la legislación urbanística aplicable, y a las especificaciones tecnológicas y vigentes en los distintos ámbitos a que se refieran.

2.2.3. Proyectos de Edificación.

1. Son los instrumentos técnicos para el desarrollo de las obras de ejecución, reparación, conservación o modificación de los edificios o inmuebles previstos en el presente Plan Especial.
2. Los Proyectos de Edificación desarrollarán las previsiones contenidas en este Plan Especial, en todo lo que se refiere a las condiciones de tipo de actividad, posición, volumen y relación con el entorno; bien sea directamente, o bien mediante la redacción previa de un Proyecto de Ordenación y en su caso Proyecto de Urbanización, cuando así lo requiera la planificación aeroportuaras.
3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Edificación se atenderá a la normativa específica vigente en materia de edificación, y a la que sea de aplicación general en dicha materia en el Municipio correspondiente.

2.2.4. Proyectos de Ordenación.

1. Tienen por objeto completar las determinaciones del Plan Especial cuando ello convenga para obtener el grado de precisión necesario para la redacción de los Proyectos de Urbanización y Proyectos de Edificación.
2. Los Proyectos de Ordenación se atenderán a los criterios de ordenación previstos en el Plan Especial, estableciendo los viarios para las instalaciones y edificaciones comprendidas en su ámbito. Podrán asimismo adaptar o completar la red viaria y la de infraestructuras cuando ello sea necesario para proporcionar accesos y enlaces adecuados. Su tramitación se realizará de acuerdo con lo previsto en el apartado 2.3.2. de estas Normas.

2.3. TRAMITACIÓN DE LOS PROYECTOS

2.3.1. Normativa de aplicación

1. Se regulan por lo determinado en el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, y el artículo 10 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

2.3.2. Obras Promovidas por Aena.

1. La Entidad Pública Empresarial Aena promoverá los proyectos de infraestructuras, instalaciones o edificaciones que sean necesarios; bien por sí misma, como entidad titular de la gestión del dominio público aeroportuario, o bien a través de otras entidades o particulares, que fueran concesionarios de actividades o servicios en el recinto aeroportuario, según está previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea y disposiciones reglamentarias correspondientes.
2. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación, bien sean promovidas por Aena o por otro Órgano de la Administración General del Estado, en el ámbito del Sistema General Aeroportuario, por vía de Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización o Proyectos de Edificación, en cualquiera de los dos Subsistemas: de Movimiento de Aeronaves y de Actividades Aeroportuaras, tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que al amparo de lo establecido en el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, no estarán sujetas los actos de control preventivo municipal contenidos en el artículo 84.1b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local; por tanto, no estarán sujetas a licencia municipal las obras y estarán exentas de Impuestos sobre Construcciones, Instalaciones y Obras.
3. Dichas obras deberán ajustarse a lo previsto en el presente Plan Especial, para cuya aprobación se someterán a informe de las Administraciones Autonómicas y Municipal competentes en cada caso, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa. Se entenderá asimismo que el informe de las Administraciones Autonómica y Municipal sustituye a la tramitación que hubiera sido procedente para otros supuestos, según la legislación urbanística general.
4. En todo caso, los Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización y Proyectos de Edificación redactados y promovidos por Aena se ajustarán a la normativa tecnológica, reglamentaria y procedimental, que rija en los sectores afectados, según la legislación vigente.
5. A los efectos previstos en el apartado siguiente de estas Normas, y con el fin de garantizar el ordenamiento espacial y funcional de las obras de edificación promovidas por terceros en el recinto aeroportuario, Aena promoverá y visará la redacción de los Proyectos de Ordenación, cuya tramitación se atenderá al procedimiento expuesto para las distintas clases de Proyectos en los apartados anteriores.

2.3.3. Obras Promovidas por Terceros

1. Los particulares y empresas de derecho privado podrán promover obras de edificación dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario, si hubieran sido objeto de la preceptiva autorización y concesión por parte de Aena, como agentes u operadores para ejercer actividades o prestar servicios aeroportuaras. Dichas obras estarán sujetas al trámite de obtención de licencia municipal según la normativa general y específica en cada caso, así como al régimen fiscal o tributario corriente.
2. Con el fin de crear el marco funcional y espacial adecuado para los Proyectos de Edificación promovidos por particulares, Aena promoverá y visará, en caso de ser necesario, la redacción de los Proyectos de Ordenación y Proyectos de Urbanización encaminados a definir los parámetros volumétricos de las edificaciones, y a proporcionar las infraestructuras de acceso y servicio correspondientes.
3. Los Proyectos de Ordenación, que se atenderán a lo previsto en los artículos 2.2.4. y 2.3.2. de estas Normas, definirán viarios y líneas de fachada o cerramientos a que debe ajustarse la edificación, así como sus condiciones de tipo de actividad, volumen y posición, a los efectos de la concesión de la oportuna licencia de obras municipal.
4. Para la obtención de permisos, licencias y demás autorizaciones, los concesionarios deberán presentar documentación gráfica con la ordenación del conjunto del área o del edificio donde se ubique, con el informe de conformidad de Aena.

3. AFECIONES Y LIMITACIONES AL DESARROLLO URBANÍSTICO DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO Y SU ENTORNO.

3.1. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS LEGALES.

1. Las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas Físicas, Radioeléctricas y de Operación, al desarrollo urbanístico del Sistema General Aeroportuario y su entorno se derivan del dominio eminente del Estado sobre el espacio aéreo. Son normas de obligado cumplimiento, según está establecido en los vigentes Decretos 584/1972, de 24 de febrero, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, Decreto 1844/1975, de 10 de julio y Decretos 1541/2003, de 5 de diciembre.
2. Las Servidumbres Aeronáuticas Físicas, Radioeléctricas y de Operación se derivan de las normas internacionales establecidas por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) publicadas en el Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Normas y Métodos Recomendados Internacionales, Volumen I, Diseño y Operaciones de Aeródromos; en el Manual de Servicios de Aeropuertos; en el Documento 8168-OPS/611, volúmenes I y II, Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea, Operación de Aeronaves; y en el Anexo 10, Telecomunicaciones Aeronáuticas.
3. En cumplimiento de lo determinado en el artículo 63 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que estas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el objeto de cada uno de los instrumentos referidos, para garantizar la efectividad de las servidumbres impuestas.

Sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

3.2. LAS LIMITACIONES URBANÍSTICAS DERIVADAS DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.

3.2.1. Limitaciones Derivadas de las Servidumbres Físicas, Radioeléctricas y de Operación.

1. Dichas Servidumbres Aeronáuticas están sujetas a aprobación por Real Decreto, según está previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea, y posterior normativa específica; pudiendo incorporar los ajustes o modificaciones que en su día se estimen oportunos.
2. Siendo así que las superficies limitadoras de obstáculos comprendidas en el conjunto de Servidumbres Físicas, Radioeléctricas y de Operación contienen restricciones al libre ejercicio edificatorio, y dado que estas limitaciones son norma de obligado cumplimiento, los Planes Generales Urbanísticos de los Municipios afectados (Santander, Camargo, Santa Cruz De Bezana, El Astillero, Pielagos, Villaescusa, Medio Cuyedo, Marina de Cuyedo, Ribamontan al Mar, Ribamontan al Monte, Entrambasaguas, Río Tuerto, Hazas de Cesto, Solorzano, Voto, Ruesga), deberán incluir en su normativa las determinaciones que garanticen el cumplimiento de las restricciones o limitaciones mencionadas.
3. La altura máxima de las construcciones e instalaciones en los espacios y zonas afectadas estará sometida a lo determinado en las Servidumbres Aeronáuticas vigentes del Aeropuerto de Santander.

3.2.2. Limitaciones derivadas de las Servidumbres Acústicas.

1. Los criterios de análisis y valoración de los niveles sonoros generados por la operación del aeropuerto y las huellas sonoras resultantes, se encuentran recogidos en el Plan Director del Aeropuerto de Santander, aprobado por Orden Ministerial de 5 de julio de 2001.
2. En cumplimiento del artículo 63 de la Ley 55/1999, el planeamiento urbanístico tendrá en cuenta las afecciones acústicas derivadas de la actividad aeroportuaria, incorporando las limitaciones necesarias que impidan la implantación de nuevos usos residenciales, dotacionales educativos hospitalarios y otros usos incompatibles con los niveles de ruido iguales o superiores a Leq día 60 dB(A) y Leq noche 50 dB(A). Todo ello sin perjuicio del cumplimiento de lo determinado por otras normativas estatales, autonómicas o locales.

3.2.3. Informes y permisos en espacios sujetas a Servidumbres Aeronáuticas.

1. Los Planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su Revisión o Modificación, que afecten a la Zona de Servicio del aeropuerto o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, deberán ser compatibles con las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto de Santander, requiriendo, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, informe previo del Ministerio de Fomento, el cual tendrá carácter vinculante, de acuerdo con la Disposición Adicional segunda del R.D. 2591/1998, de 4 de diciembre.
2. La realización de construcciones, instalaciones o plantaciones en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas, requerirá informe favorable de la Administración Aeronáutica competente, de acuerdo con el Decreto 584/1972, de Servidumbres Aeronáuticas. La Administración Urbanística solicitará el mencionado informe antes de otorgar la correspondiente licencia.
3. Cuando se trate de actuaciones promovidas por la Administración Local o Autonómica se solicitará directamente informe de la Dirección General de Aviación Civil con anterioridad a la aprobación del proyecto correspondiente.

4. CONDICIONES PARTICULARES.

4.1. SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES.

4.1.1. Definiciones.

1. El uso del suelo previsto en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves es el Uso Público Aeroportuario con carácter de Sistema General.
2. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves engloba, como elementos constitutivos del Uso Aeroportuario, el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las ayudas a la navegación y los servicios de control de tránsito; con las infraestructuras e instalaciones que se describen en el apartado siguiente.
3. Toda modificación o ampliación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves, no recogida en el Plan Director y que implique modificaciones de carácter sustancial, conllevará la previa modificación de dicho Plan Director, por el procedimiento señalado en el artículo 2.1.1. de estas Normas.

4.1.2. Elementos del Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

1. El Campo de Vuelos está constituido por todas las infraestructuras aeroportuarias por donde circulan las aeronaves antes de despegar o después de aterrizar: pistas, calles de rodadura y apartaderos de espera, así como los espacios libres asociados a todas estas infraestructuras, que tienen por objeto garantizar la seguridad en la circulación de las aeronaves.
2. La plataforma es la superficie comunicada directamente con el campo de vuelos, y destinada al estacionamiento de las aeronaves, con el fin de que se permita el embarque/carga o desembarque/descarga de pasajeros/mercancías, así como el apoyo de servicio en tierra a dichas aeronaves (catering, suministro de combustible, limpieza, etc.).
3. Las Ayudas a la Navegación contienen todo el conjunto de instalaciones, tanto radioeléctricas como visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aproximación y despegue dentro del espacio aéreo controlado, con garantías totales de seguridad.
El conjunto de Ayudas a la Navegación podrá modificarse o ampliarse en todo momento, según lo requieran la evolución del tráfico o el desarrollo tecnológico aeronáutico.
4. Las Instalaciones Auxiliares constituyen el conjunto de infraestructuras y servicios necesarios para la operación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves. Incluyen los viales interiores y

aparcamientos de los 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.

4.1.3. Desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

1. El desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves, responde a las especificaciones de su Plan Director. Sus características se han descrito y pormenorizado en los capítulos de "Ordenación"; así como en los correspondientes planos de la serie III "Ordenación" del presente Plan Especial.

4.2. SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS.

4.2.1. Definiciones.

1. El uso del suelo previsto en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias es el Uso Público Aeroportuario, con carácter de Sistema General.
2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias engloba todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios que completan el proceso de intercambio modal dentro del ámbito aeroportuario, garantizando su eficacia funcional y la calidad del servicio adecuada al rango del Sistema General Aeroportuario de Santander, estando sus actividades reguladas en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.
3. Para cumplir los fines mencionados en el párrafo anterior, y dentro del marco del Uso Público Aeroportuario, el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se organiza según las Zonas y Líneas descritas en el capítulo "Ordenación. Principios Generales". En el siguiente artículo 4.2.2. "Elementos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias" de estas Normas, se enumeran dichas actividades, aunque no de forma exhaustiva, según sus Zonas y Líneas Funcionales.
4. La totalidad del ámbito ocupado por el Subsistema de Actividades Aeroportuarias está constituido por suelo de dominio público, bajo la titularidad de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), organismo responsable asimismo de su gestión. Ello no obstante, y a tenor de lo previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea y disposiciones legales que la han desarrollado, Aena puede otorgar a operadores o agentes públicos o privados, y mediante la reglamentaria concesión administrativa, la prestación de determinados servicios aeronáuticos para garantizar una mayor eficacia y calidad de dichos servicios. En este supuesto podrá ser de aplicación todo lo previsto en el artículo 2.3.3. "Obras Promovidas por Terceros" de estas Normas.
5. La ejecución material de las infraestructuras, instalaciones y edificaciones contenidas en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se realizará mediante la redacción y tramitación de los Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización, Proyectos de Edificación, y en su caso Proyectos de Ordenación descritos en estas Normas y con los procedimientos indicados a tal efecto.

4.2.2. Elementos del Subsistema de actividades Aeroportuarias

1. La 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 en la aeronave. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta zona, y desarrolladas según tres Líneas Funcionales, son las siguientes.

Primera Línea: Edificios y Área Terminal de Pasajeros. Servicios de seguridad, operativos y personales, comerciales y de atención al pasajero en áreas o recintos de acceso restringido.

Segunda Línea: Servicios de recepción de pasajeros y facturación. Servicios personales y comerciales. Agentes y operadores, compañías aéreas, agencias de viajes. Servicios de hostelería y Hoteles de viajeros. Elementos e infraestructuras de intercambio con el transporte terrestre: red viaria, aparcamientos de vehículos y, terminales e intercambiadores de transporte público. Elementos de intercambio entre terminales. Aparcamientos, instalaciones y servicios de alquiler de vehículos.

Tercera Línea: Servicios empresariales, centros de reunión comunicaciones, exposiciones y de ocio. Servicios administrativos de compañías aéreas y empresas de transporte aéreo.

2. La Zona de Carga contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías, bien sea en aviones de carga o en bodega de aviones de pasajeros. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales, son, entre otras, las siguientes.

Primera Línea: Edificios Terminales. Agentes de handling de carga y operadores. Servicios de Correos, mensajería y paquetería urgente, y demás agentes especializados.

Segunda Línea: Servicios y despachos de aduanas. Edificios y servicios para transitarios. Servicios personales y comerciales de atención a usuarios. Elementos de intercambio con las redes de transporte terrestre: red viaria, aparcamientos de vehículos e intercambiadores de transporte público.

Tercera Línea: Instalaciones y almacenes de operadores privados. Oficinas administrativas de la Zona. Servicios empresariales y logísticos a operadores. Vario y aparcamientos de servicio.

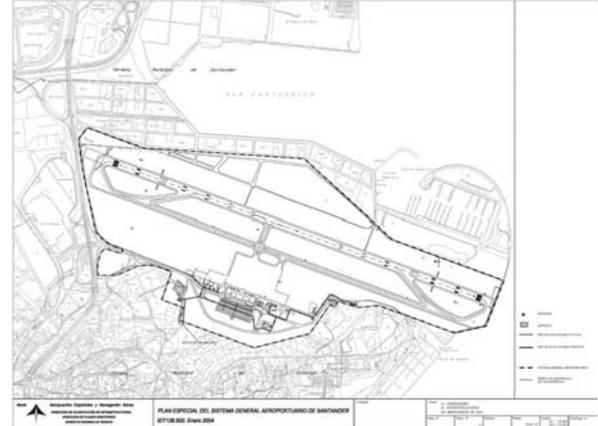
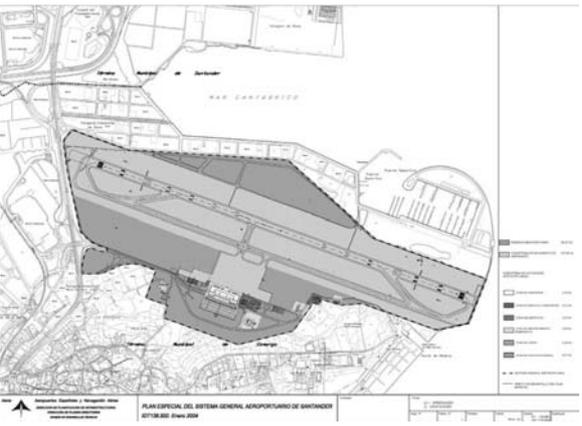
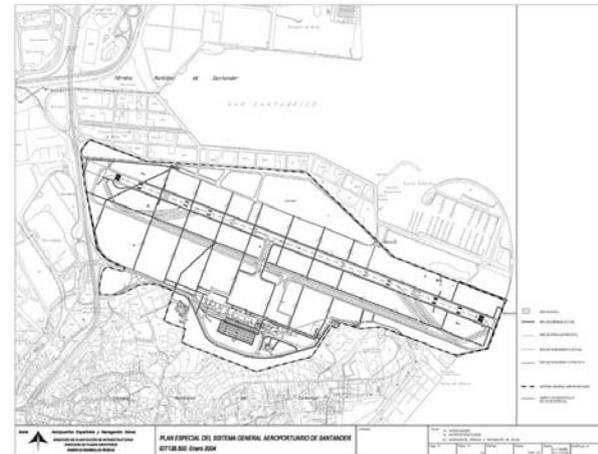
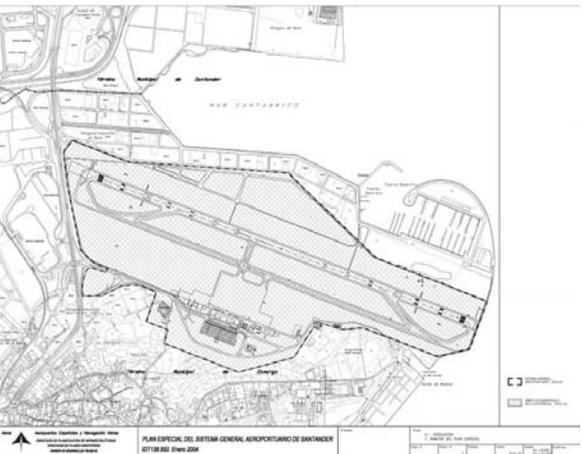
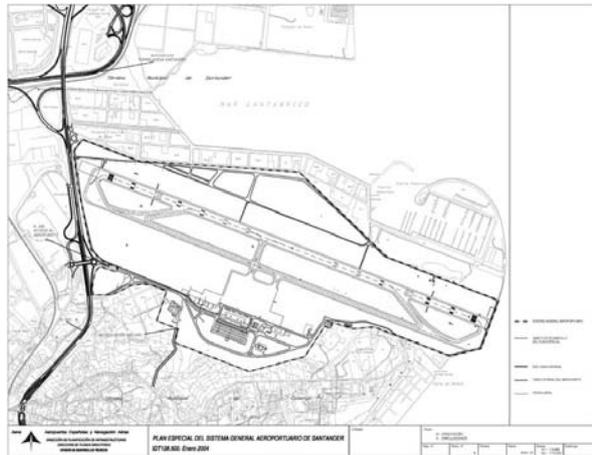
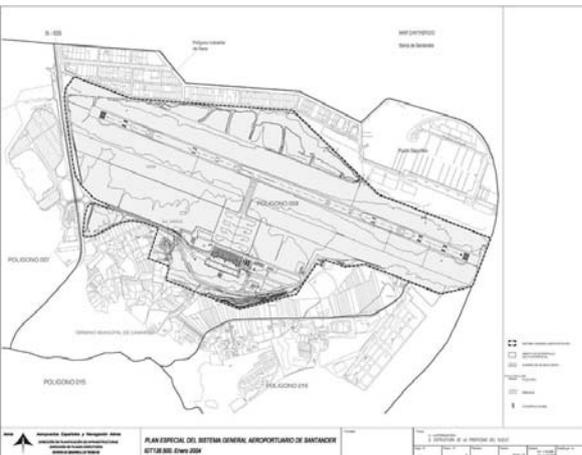
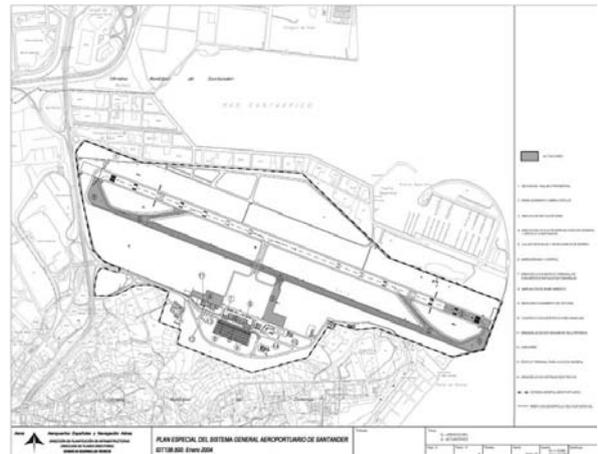
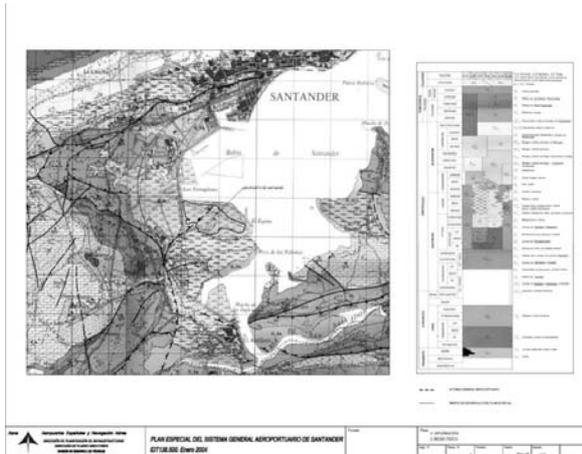
3. Zona de Servicio a Aeronaves: Corresponde al área denominada como "Zona Industrial" dentro del Plan Director, y contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Su desarrollo puede conllevar la creación de plataformas de aeronaves y calles auxiliares. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales, son las siguientes.

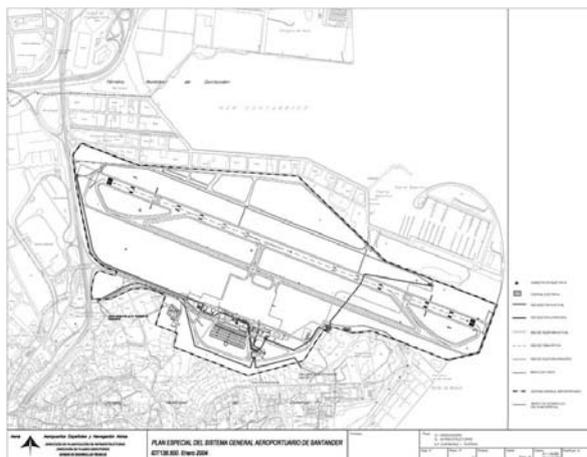
Primera Línea: Servicios de asistencia directa a las aeronaves que requieren contacto con el campo de vuelos, con sus instalaciones, talleres y hangares.

Segunda Línea: Servicios de campo para asistencia a las aeronaves. Redes de circulaciones y aparcamientos para vehículos de servicio.

Tercera Línea: Oficinas administrativas de la Zona. Servicios de atención al personal. Instalaciones, almacenes, y talleres auxiliares. Vario y aparcamientos auxiliares de la Zona.

4. Zona de Servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales, son las siguientes.





06/4027

2. AUTORIDADES Y PERSONAL

2.1 NOMBRAMIENTOS, CESES Y OTRAS SITUACIONES

CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

Corrección de errores a la Orden PRE/21/2006, de 27 de marzo, por la que se hace público el resultado del concurso de traslados para la provisión de puestos de trabajo vacantes reservados a personal laboral en las categorías profesionales del grupo D-3, publicada en el BOC número 66, de 4 de abril de 2006.

Apreciado error por omisión en la página 4.024 de la citada publicación se procede a su modificación en la forma siguiente:

Donde dice:

OFICIAL PRIMERA			
Nº PUESTO	DENOMINACIÓN	CONSEJERÍA	ADJUDICATARIO
2286	OFICIAL PRIMERA (COCINERO) INDEFINIDO A TIEMPO PARCIAL (ED)	RELACIONES INSTITUCIONALES Y ASUNTOS EUROPEOS	DESIERTO

Debe decir:

OFICIAL PRIMERA			
Nº PUESTO	DENOMINACIÓN	CONSEJERÍA	ADJUDICATARIO
2286	OFICIAL PRIMERA (COCINERO) INDEFINIDO A TIEMPO PARCIAL (ED)	RELACIONES INSTITUCIONALES Y ASUNTOS EUROPEOS	DESIERTO
6123	OFICIAL PRIMERA (COCINA) (T, F)	EDUCACIÓN	MARIA JESUS PORTILLA ROZADILLA

Santander, 7 de abril de 2006.—La jefa de Sección de Boletín y Artes Gráficas, Amparo Gema López Ortiz.

06/4522

AYUNTAMIENTO DE SANTOÑA

Decreto de delegación de funciones de la alcaldesa

En uso de las competencias que me atribuye la Ley 7/85, de 2 de abril, por esta Alcaldía se delega la facultad para celebrar el matrimonio civil en el concejal de este Ayuntamiento don Pedro María López Rasines, en relación con los actos que tendrán lugar el día 11 de marzo del corriente, entre los contrayentes don Víctor Setién Ortiz y doña Mónica Benito Suárez, así como el día 16 de marzo del corriente entre los contrayentes don Óscar Aitor Alebicto Blanco y doña Ana María Zurdo, así como para los contrayentes don José Javier Casado Pérez y doña Elena Carriedo Martínez.

Santoña, 21 de marzo de 2006.—La alcaldesa, María del Puerto Gallego Arriola.

06/4520

2.2 CURSOS, OPOSICIONES Y CONCURSOS

CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

Resolución por la que se designa a los miembros de la Comisión de Valoración del concurso de méritos para la provisión de los puestos de trabajo de los grupos A y A/B.

Vista la Orden PRE 1/2006, de 3 de enero, publicada en el Boletín Oficial de Cantabria número 11, de 17 de enero, y en el Boletín Oficial del Estado número 14, de 17 de enero, por la que se convoca concurso de méritos para la provisión de los puestos de trabajo de los grupos A y A/B.

Vista la Orden de 19 de febrero de 2001, parcialmente modificada por la Orden de 27 de noviembre de 2003 por la que se aprueban las bases generales que regirán los concursos de méritos para la provisión de puestos de trabajo de la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria reservados a funcionarios de carrera no docentes, publicadas, respectivamente, en los "Boletines Oficiales de Cantabria", números 40, de 26 de febrero de 2001 y 234, de 4 de diciembre de 2003.

RESUELVO

Designar a los miembros de la Comisión de Valoración del concurso de méritos para la provisión de los puestos de trabajo de los grupos A y A/B.

Presidente.- Doña María Carmen Fernández Sánchez, en quien mediante la presente Resolución delego.
 Presidente suplente.- Don Angel Ruiz Gómez.

Secretario:

Titular.- Doña Inmaculada Rodríguez González.

Suplente.-Doña Ana Mónica Escobedo Llata.

Vocales designados a propuesta de la Administración:

Titulares.- Don Óscar F. Pérez Aguilar.

Don Miguel Angel González Ojea.

Don Francisco Javier Peña Zavala.

Don Jorge Cobo Gutiérrez.

Doña María Asunción Vega Bolado.

Don Francisco Acero Iglesias.

Don Guillermo Cortés Gómez.

Doña María Luz Rebollo Calvo.

Suplentes.-Don Fernando Javier Rodríguez Puertas.

Don Pedro Solar Cano.

Don José Ramón Ruiz Martínez.

Doña M^a Ángeles Olea Bombín.

Don Francisco José Gutiérrez García.

Don Luis Lázaro Gil.

Don Ángel Luis Álvarez Fernández.

Don Francisco Javier Dávila González.

Vocales designados a propuesta de las Organizaciones Sindicales:

Titulares.- Doña María Eugenia Gutiérrez Díaz de Velarde.

Don Pedro Pérez Silos.

Doña Emilia Antonia Calleja Peredo.

Doña Carmen Fernández Ruiz.

Suplentes.-Don Fernando Garrido Martínez.

Don Antonio Pedromingo Marino.

Contra la presente Resolución podrá interponerse recurso de alzada ante el Consejo de Gobierno en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de su publicación.

Santander, 4 de abril de 2006.—El consejero de Presidencia, Ordenación del Territorio y Urbanismo, José Vicente Mediavilla Cabo.

06/4562