

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

1.DISPOSICIONES GENERALES

CONSEJO DE GOBIERNO

CVE-2015-12454 *Decreto 148/2015, de 15 de octubre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander.*

Visto el expediente relativo al Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander.

Resultando, que por parte de la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de AENA, se remitió para su preceptiva tramitación expediente relativo al Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander.

Resultando, que según el artículo 8 del RD 2591/1998, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, el sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Resultando, que el PESGAS que se tramita tiene por objeto la ordenación urbanística y territorial del Sistema General Aeroportuario de Santander, esto es, el desarrollo de las infraestructuras del Aeropuerto de Santander, como elemento fundamental de la estructura del territorio, y como pieza del sistema general de comunicaciones, siendo su finalidad conseguir la plena integración del Aeropuerto de Santander en el territorio sobre el que se asienta, garantizando la necesaria coordinación entre las administraciones públicas sobre el espacio aeroportuario.

El presente Plan Especial consta de memoria, estudio económico financiero, normativa y planos. La memoria incluye un apartado de antecedentes y otro de ordenación, además de una serie de anejos.

Resultando, que por la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo, en sesión de 30 de abril de 2014, se procedió a la aprobación inicial del citado Plan Especial, sometiendo el mismo junto con el Informe de Sostenibilidad Ambiental al trámite de información pública, audiencia singularizada e informes, durante el plazo de dos meses.

Resultando, que como consecuencia del citado trámite, y remitidas las alegaciones e informes producidos a la Dirección de Planificación y Desarrollo de AENA, se informan las mismas remitiendo el Plan Especial corregido, en el que se introducen una serie de modificaciones referidas en su mayor parte a correcciones en cuanto a normas legales o reglamentarias que habían quedado obsoletas.

Resultando, que la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo en sesión de 12 de marzo aprueba provisionalmente el documento, remitiendo el mismo a la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de AENA, quien previos los informes de las direcciones generales competentes del Ministerio de Fomento, remite nuevamente el documento del Plan Especial, versión junio 2015, para su aprobación definitiva.

Resultando, que por parte de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico se remite en fecha 10 de julio de 2015 informe en el que se señala que no formula observaciones al citado Plan, en tanto que por parte de la Dirección General de Urbanismo se solicita de AENA proceda a subsanar una serie de erratas del documento, para en fecha 11 de agosto tener entrada nuevamente el documento del Plan Especial, versión agosto 2015.

CVE-2015-12454

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

Considerando, que el expediente ha seguido los trámites legales, y a tenor de lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo, aplicable en función de lo señalado en los artículos 76.4 en relación con el 59.4 y 76.1 de la misma, corresponde al Consejo de Gobierno mediante Decreto la aprobación definitiva del Plan Especial, por lo que a propuesta de la consejera de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día 15 de octubre de 2015.

DISPONGO

Aprobar definitivamente el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander, que se publica como anexo.

Santander, 15 de octubre de 2015.

El presidente del Consejo de Gobierno,

Miguel Ángel Revilla Roiz.

La consejera de Universidades e Investigación,

Medio Ambiente y Política Social,

Rosa Eva Díaz Tezanos.

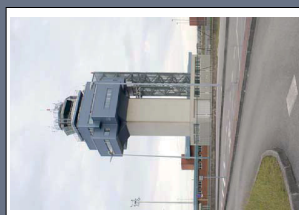
VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

Aena Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea



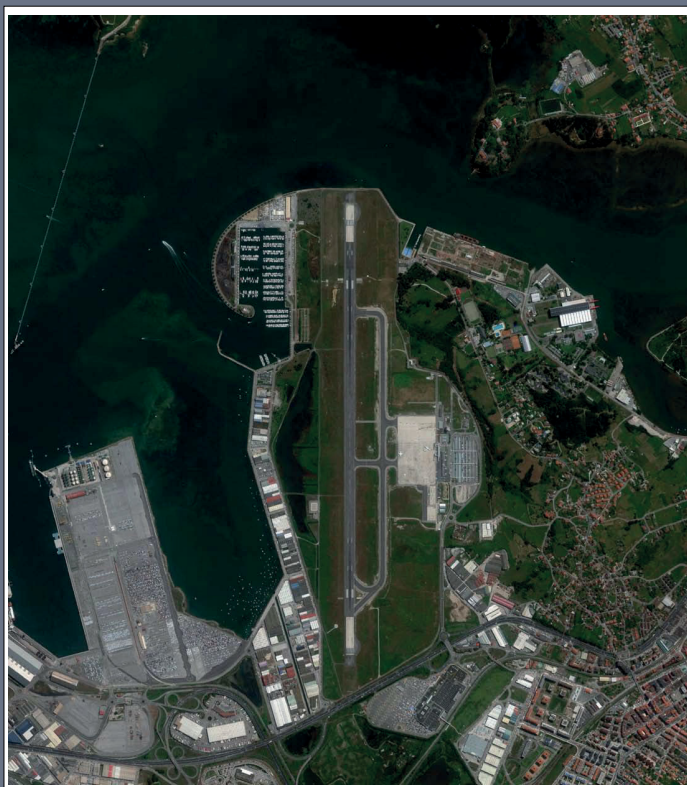
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011. Modificado Marzo 2014, Ene-Jun y Agosto 2015



DOCUMENTO DE TRAMITACIÓN URBANÍSTICA

Aprobado inicialmente por Acuerdo de la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo (CROTU) de Cantabria, en sesión de 30 de abril de 2014. Aprobado provisionalmente por la CROTU, en sesión de 12 de marzo de 2015.



Mayo 2011. Modificado Marzo 2014, Ene-Jun y Agosto 2015

CVE-2015-12454

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

 **Aena**
Aeropuertos Españoles
y Navegación Aérea

MAYO 2011. MODIFICADO MARZO 2014
ÍNDICE DE PÁGINAS MODIFICADAS RESPECTO A LA EDICIÓN MAYO 2011
TEXTO

III. NORMAS URBANÍSTICAS
2.1.2. Ejecución del Plan Especial. Página 3

MAYO 2011. MODIFICADO MARZO 2014, ENE-JUN-AGO Y OCTUBRE 2015
ÍNDICE DE PÁGINAS Y PLANOS MODIFICADOS RESPECTO A LA ED. MARZO 2014
TEXTO

I.1 ANTECEDENTES
Objetivo y Alcance, pág. 1; Entidad promotora del Plan Especial, pág. 2; Normativa General, Normativa Específica, pág. 3-4; Normativa Autonómica y Ambiental, pág. 5-6 (*); Bienes de Interés Cultural y Elementos Catalogados, pág. 6; Planeamiento vigente, pág. 6-7; Escala Autonómica, pág. 9-10.

I.2 ORDENACIÓN
Figura de Ordenación, pág. 5.

I.3 ANEJO MEMORIA. 1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO
Servidumbres de Aeródromo, Radioeléctricas y de Operación, pág. 1; Servidumbres Acústicas, pág. 1.

I.3 ANEJO MEMORIA. 3. INFORMACIÓN AMBIENTAL
Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, pág. 2.

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO. PLAN DE ETAPAS-CONJUNTO DE ACTUACIONES
Fase I-Corto Plazo. Principales Actuaciones, pág. 3; Figura de Actuaciones (leyenda), pág. 4.

III. NORMAS URBANÍSTICAS
Art. 1.1.1.1., pág. 1; Art. 1.1.7 y 1.2.3, pág. 2; art. 1.2.4, pág. 3; art. 2.3.1, pág. 4; art. 3.1.1.2, pág. 6; art. 4.2.4.3, pág. 10; fecha, pág. 11.

PLANOS
Plano nº 7, III-Ordenación. 2. Zonificación
Plano nº 8, III-Ordenación. 3. Actuaciones

(*) Incluye actualización legislativa de acuerdo a Informe de la Dirección General del Servicio Jurídico de la Consejería de Presidencia y Justicia del Gobierno de Cantabria, de 30/09/2015.

Aena
Madrid, octubre de 2015

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011. Modificado marzo 2014, Ene-Jun y Agosto 2015

ÍNDICE

ÍNDICE DE CONTENIDO

I. MEMORIA

I.1. ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN

Objetivo y Alcance
Entidad Promotora del Plan Especial

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE

Normativa en el Sector de la Navegación Aérea
Normativa Territorial
Normativa Ambiental
Otras Normativas
Planeamiento Vigente
Orden Ministerial de Aprobación del Plan Director

PRINCIPIOS GENERALES

Estructura Funcional del Aeropuerto

SITUACIÓN ACTUAL

I.2. ORDENACIÓN

DESCRIPCIÓN

Ámbitos Afectados por el Plan Especial
Organización Espacial y Ordenación según Subistemas
Redes de Circulaciones
Redes de Infraestructuras

I.3 ANEJOS MEMORIA

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO

Servidumbres Aeronáuticas
Servidumbres Acústicas

Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Santander

2. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

3. INFORMACIÓN AMBIENTAL

Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Director del Aeropuerto de Santander
Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos
Gestión Ambiental de las Actividades del Aeropuerto

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PLAN DE ETAPAS

ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

PLAN DE ETAPAS-CONJUNTO DE ACTUACIONES

III. NORMAS URBANÍSTICAS

1. CONDICIONES GENERALES

2. NORMAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

3. COMPATIBILIDAD DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO CON SU ENTORNO

4. CONDICIONES PARTICULARES

5. AFECCIONES DERIVADAS DE OTRAS LEGISLACIONES

IV. PLANOS

I. MARCO GENERAL

II. INFORMACIÓN

III. ORDENACIÓN

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I. MEMORIA

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1 ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN

1

INTRODUCCIÓN

Objetivo y Alcance

La singularidad y complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico y transporte aéreos, precisan que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados adecuadamente, para que se puedan prestar servicios, seguros, eficaces y competitivos.

El desarrollo de la infraestructura aeroportuaria conlleva además, el aprovechamiento de las oportunidades económicas que la actividad aeroportuaria puede generar en su entorno y el sostenimiento de las posibilidades de crecimiento de los complejos aeroportuarios.

Para ello, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, estableció, dentro del régimen jurídico de los aeropuertos de interés general, la figura del Plan Director, al que se le asigna la función de delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen su posible desarrollo y expansión, determinando las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro de su zona de servicio.

El citado artículo 166, en su actual redacción, también determina que: "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria."

Dicho sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se formulará por el gestor, 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.

Posteriormente, este artículo 166 fue desarrollado por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que, en su artículo 8, establece que: "el sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre."

Así, el primer 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).

Una vez aprobado el Plan Director, Aena formuló el correspondiente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander, el cual fue remitido el 12 de julio de 2002, a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, del Gobierno de Cantabria, para su tramitación y aprobación de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística autonómica, siendo aprobado definitivamente por el Gobierno de Cantabria, mediante Decreto 31/2006, de 23 de marzo (publicada en BOC nº 69, de 7 de abril de 2006).

El artículo 7. Revisión de los Planes Directores, del citado Real Decreto 2591/1998, establece que "Los Planes Directores de los aeropuertos, se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberán actualizarse, al menos, cada ocho años."

En el caso del Aeropuerto de Santander, el origen de la revisión del Plan Director fue el crecimiento del tráfico, tanto

de pasajeros como de aeronaves, experimentado por el aeropuerto, superiores a los previstos en el anterior Plan Director, lo que hace aconsejable realizar una serie de actuaciones para garantizar el tratamiento del tráfico con los debidos niveles de seguridad, eficiencia y calidad.

Para ello, se revisó el Plan Director, aprobándose el nuevo Plan Director del Aeropuerto de Santander, en adelante Plan Director, por Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio (publicada en BOE nº 223, de 14 de septiembre de 2010), que delimita una nueva zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garantizan su desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el horizonte 3 (año 2021).

El Plan Director persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garantizan una oferta que potencia el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilidad con el desarrollo urbanístico del entorno.

Mediante Orden FOM/657/2015, de 10 de abril, se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Santander que pasa a denominarse Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander.

El Plan Especial

El objetivo del Plan Especial es el desarrollo de las infraestructuras del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander, en adelante Aeropuerto de Santander como elemento fundamental de la estructura del territorio, y como pieza del sistema general de comunicaciones.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011. Modificado Ene-Jun 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

I.1 ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN

2

El objetivo del Plan Especial es el desarrollo de las infraestructuras del Aeropuerto de Santander, como elemento fundamental de la estructura del territorio, y como pieza del sistema general de comunicaciones.

Por tanto, la finalidad del presente Plan Especial es conseguir la plena integración del Aeropuerto de Santander en el territorio sobre el que se asienta, garantizando la necesaria coordinación entre las administraciones públicas sobre el espacio aeroportuario.

El ámbito del Plan Especial comprende el recinto nº 1 incluido en la Zona de Servicio delimitada por el vigente Plan Director del Aeropuerto de Santander, aprobado por Orden FOM/2384/2010.

ENTIDAD PROMOTORA DEL PLAN ESPECIAL

El artículo 82, de la Ley 4/1990, crea un Ente con personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado y plena capacidad jurídica, pública y privada, con recursos económicos propios y patrimonio constituido por el conjunto de bienes y obligaciones que sean de su titularidad, así como los que le sean adscritos por el estado para el cumplimiento de sus funciones, con la denominación de "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)".

Entre las funciones de este nuevo Ente, establece entre otras, la ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil, de los servicios afectos a los mismos, así como la coordinación, explotación, conservación y administración de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

El Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, aprueba el Estatuto de dicho Ente, y el artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y

del Orden Social, de Adaptación a la Ley 6/1997, de 14 de abril, define el régimen estatutario por el que se registró, adaptado a Entidad Pública Empresarial.

La Orden de 28 de octubre de 1991, publicada en el BOE nº 261, de 31 de octubre de 1991, determinó la fecha de 2 de noviembre de 1991, como el comienzo de la prestación de servicios por el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), en sustitución del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales.

A su vez el Real Decreto-Ley 13/2010, de 3 de diciembre, atribuye a Aena Aeropuertos, S.A. el conjunto de funciones y obligaciones que ejerce la Entidad Pública Empresarial Aena en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, atribuyéndole igualmente cualquiera otra que la normativa nacional o internacional atribuya a los gestores aeroportuarios, en relación a la red de aeropuertos y helipuertos antes gestionada por la mencionada Entidad Pública Empresarial Aena.

Igualmente, dicho Real Decreto-Ley, establece en su Disposición Transitoria Tercera, la asunción por Aena Aeropuertos de los derechos y obligaciones de la Entidad Pública Empresarial Aena, en su condición de beneficiaria de las expropiaciones vinculadas a las infraestructuras aeroportuarias, así como en la subrogación de los contratos y concesiones suscritos con anterioridad.

Posteriormente, a través del Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, y de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de confirmación, se realizó un cambio de denominación, pasando la sociedad mercantil estatal «Aena Aeropuertos, S.A.» a denominarse Aena, S.A. en adelante Aena.

También determina la Ley 18/2014, en su artículo 52, *Modificación de la ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales administrativas y del orden social*, que:

"Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria."

Dicho sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se formulará por el gestor, 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 (...)"

Por todo lo cual, siendo facultad y responsabilidad de Aena la elaboración de los planes y proyectos de contenido urbanístico o territorial referidos a los Sistemas Generales Aeroportuarios bajo su competencia, es por lo que promueve la redacción del presente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander, el cual integra en el marco urbanístico y territorial las determinaciones del Plan Director, para resolver los aspectos más directamente relacionados con los requerimientos aeronáuticos del tráfico.

1.1 ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 3

Finalmente, el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, confirmado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, aprueba el cambio de denominación de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), que pasa a denominarse ENAIRE, así como de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., que pasa a denominarse Aena, S.A.

Normativa Específica

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 por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por el art. 52 del Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, confirmado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, – y por su desarrollo posterior, 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", modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

La normativa distingue entre la figura del Plan Director, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias, y la del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicha normativa establece entre otras disposiciones que:

"Los planes generales y demás instrumentos generales de

julio, fija los criterios básicos para calificar los aeropuertos de interés general.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA y en la actualidad Ministerio de Fomento), creándose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que más tarde fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, mediante el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, y Real Decreto 905/1991, tal como se ha dicho anteriormente. Posteriormente, el artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, definió la adaptación de dicha sociedad a la Ley 6/1997, de 14 de abril.

Mediante el Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre, modificado por Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, se establece un nuevo modelo de gestión de los aeropuertos de interés general, que pasa por la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., a la que atribuye el conjunto de funciones y obligaciones que ejerce la Entidad Pública Empresarial (Aena) en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualquier otro que la normativa nacional o internacional atribuya al gestor aeroportuario, en relación a la red de aeropuertos y helpuertos gestionada por Aena.

Según el citado Real Decreto-Ley, el Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 acordó la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A.

A su vez, la Orden Ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio (BOE nº 136, de 8 de junio de 2011), acordó el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por parte de Aena Aeropuertos, S.A.

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

Normativa General

La normativa básica de aplicación relativa a la Navegación Aérea y transporte aéreo está contenida en la Ley 48/1980, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, del transporte aéreo, las competencias del espacio aéreo, su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas; y la Ley 5/2010, de 17 de marzo, publicada en BOE nº 67 el 18 de marzo, que modifica la anterior con el objeto de incorporar la más reciente normativa internacional y comunitaria reguladora de los conflictos de intereses que se producen en los entornos aeroportuarios.

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 mediante el Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, por el que 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.

El artículo 149.1.20 de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de "interés general". El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, modificado por el Real Decreto 1150/2011, de 29 de

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 4

ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”.

Asimismo, se recogen los aspectos de tramitación de ambos planes; también indica que, las obras realizadas por el gestor del aeropuerto, en este caso Aena, en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio 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, y para la coordinación con el entorno, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

En esencia, las servidumbres aeronáuticas, tienen como objeto garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea, lo que conlleva condicionantes al desarrollo urbanístico del entorno del aeropuerto.

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, y Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, establecen 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, así como el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificado por, el citado Real Decreto 154/2003.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil.

Por lo que se refiere al Aeropuerto de Santander, sus servidumbres aeronáuticas han sido establecidas legalmente por Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre (BOE nº 25, de 29 de enero de 2010). Estas servidumbres corresponden a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y su entorno, y a las maniobras de operación de aeronaves establecidas en aquella fecha, por lo que irán revisándose según se vayan ejecutando las actuaciones previstas en el Plan Director.

Por otro lado, las servidumbres acústicas han quedado incorporadas junto con las aeronáuticas, a través del artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE nº 312, de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por la que se añade una Disposición Adicional Única a la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.

NORMATIVA TERRITORIAL

Dado su carácter de núcleo de comunicaciones e intercambiador modal de gran complejidad, y siendo a la vez un elemento importante de la estructura territorial, con gran necesidad de espacio, el Sistema General Aeroportuario, cuya competencia exclusiva reside en la Administración General del Estado, puede estar afectado también por la normativa en materia territorial y urbanística: la Planificación Regional u Ordenación del Territorio de las

Administraciones Autonómicas, y el Planeamiento Urbanístico Municipal, si bien, como se ha indicado anteriormente, estas normativas no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

Como ya se ha indicado, la tramitación y aprobación de los Planes Especiales Aeroportuarios debe interpretarse conforme a lo dispuesto por las leyes urbanísticas y de ordenación territorial de la Comunidad Autónoma respectiva, se encuentran también 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.

El presente Plan Especial se formula teniendo como base las previsiones contenidas en el vigente Plan Director del Aeropuerto de Santander. Previamente a su aprobación definitiva, la Administración competente dará traslado a Aena 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.

Normativa Estatal. Ley de Suelo

La legislación básica en materia de suelo la constituye el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo.

Con carácter supletorio se aplica la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (Texto Refundido Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril), así como sus Reglamentos de Desarrollo.

Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado Ene-Jun 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

1.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 5

NORMATIVA AMBIENTAL

Normativa Estatal

La normativa básica en el ámbito estatal está constituida por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Dicha ley tiene por objeto promover un desarrollo sostenible, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuir a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas, mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos aspectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente. Asimismo, trata de suplir las carencias existentes cuando se trata de evitar o corregir los efectos ambientales, en el caso de las tomas de decisión en las fases anteriores a la de proyecto.

Esta misma normativa, es la que regula en el ámbito estatal la evaluación ambiental de proyectos.

Asimismo es de aplicación la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, por la que se incorpora la Directiva 2003/35/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, y por la que se modifican las Directivas 85/337/CEE y 96/61/CE, del Consejo.

Como consecuencia de la trasposición de la directiva 2002/49/CE, de 25 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo, se aprobó la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que establece que los sectores del territorio afectados al funcionamiento de las infraestructuras del transporte, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas, las cuales deberán quedar delimitadas en los mapas de ruido.

sectorial. La aprobación de estos Planes Especiales se llevará a cabo de conformidad con lo dispuesto en la normativa sectorial de que se trate.

Asimismo ha sido aprobada Ley de Cantabria 6/2010, de 30 de julio, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, la cual modifica en parte la Ley 2/2001, de 25 de junio, con el objetivo de crear un adecuado marco normativo que ofrezca mayores certezas, fundamentalmente en dos ámbitos:

- Por un lado, incide sobre la regulación de los mecanismos de reacción contra las conductas urbanísticas irregulares, estimulando el respeto a la normativa urbanística en un ámbito tan marcado por el intervencionismo administrativo como es el de los actos de edificación y uso del suelo.

- Por otro lado, con la modificación que se introduce, tratan de corregir las anómalas situaciones generadoras de una gran inseguridad.

La Ley 6/2010 modifica la Ley 2/2001 en los siguientes aspectos: el apartado 3 del artículo 34, los artículos 190 y 193, añade un nuevo artículo 211 bis, el tercer párrafo del artículo 221.2 y el apartado 2 del artículo 256.

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 exclusiva en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

En el marco constitucional y a través del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Cantabria, aprobado por Ley Orgánica 8/1981, se ha desarrollado una importante labor legislativa, plasmada en una serie de leyes y Decretos sobre Ordenación del Territorio. En el ejercicio de estas competencias se aprueba el Decreto 65/2010, de 30 de septiembre, de aprobación de las Normas Urbanísticas Regionales, la Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación del Litoral, el Decreto 67/2004, de 1 de julio, de aprobación del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo de Ordenación del Territorio y Urbanismo y la Ley 2/2001, de 25 de junio, Ley de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

La Ley 2/2001, de 25 de junio, cuyo objeto es la regulación de los instrumentos de ordenación territorial, el uso del suelo y la actividad urbanística, recoge así mismo, las determinaciones con respecto a los Planes Especiales.

Esta Ley señala como instrumentos de ordenación los Planes Especiales cuya función prioritaria será, entre otras, el desarrollo directo de las infraestructuras básicas relativas a las comunicaciones aéreas, terrestres o marítimas, cuando vinieren impuestos por una normativa

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado Ene-Jun-Agosto y Octubre 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

1.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 6

En su normativa de desarrollo (Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas), se recoge la delimitación de las áreas acústicas atendiendo al uso predominante del suelo, y la regulación de las servidumbres acústicas. Además se prevé que los instrumentos de planificación territorial y urbanística incluyan la zonificación acústica, requiriendo informe preceptivo del órgano sustantivo de la infraestructura.

Normativa Autonómica

En el ámbito autonómico la normativa de evaluación de impacto ambiental de proyectos está recogida en la ley 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado, y el Decreto 19/2010, de 18 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de la citada Ley.

OTRAS NORMATIVAS

La legislación básica sectorial sobre carreteras viene recogida en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, y en el Real Decreto 1812/1994, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. También hay que señalar la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

La legislación básica sectorial sobre costas viene recogida en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y en el Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para desarrollo y ejecución de la Ley de Costas.

Bienes de Interés Cultural y Elementos Catalogados

El reparto competencial en materia de patrimonio histórico está establecido en la Constitución (artículos 148 y 149) y en el artículo 6 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, ratificado por el Tribunal Constitucional en su Sentencia 17/1991.

En el caso de descubrimientos arqueológicos o paleontológicos, además de la citada Ley 16/1985, se estará a lo dispuesto en la Ley 9/1993, de Patrimonio Cultural, y al Decreto 78/2002, del Reglamento de Protección.

Este reparto competencial se basa en un único criterio: será competente la administración pública que gestione el servicio público al cual está adscrito el bien patrimonio histórico español en cuestión, en este caso, la Administración del Estado, por ser aeropuertos de "interés general".

Por ello, la competencia para la aplicación del régimen jurídico de la protección del patrimonio histórico de los bienes ubicados en dichos aeropuertos, cualquiera que sea el nivel de protección del bien en cuestión, queda encomendada a la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, en virtud de lo establecido en el Real Decreto 257/2012, de 27 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Todo ello, sin perjuicio de la cooperación que corresponda con los Ayuntamientos en virtud de lo establecido en el artículo 7 de la citada Ley 16/1985.

PLANEAMIENTO VIGENTE

En este apartado se recoge el planeamiento sectorial, territorial y urbanístico, teniendo en cuenta la normativa sectorial, que tienen incidencia en el proceso de integración del aeropuerto en el territorio sobre le que se asienta.

De acuerdo con el artículo 166.2 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y con el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, que desarrolla la anterior Ley, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, "Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria."

El Real Decreto 2591/1998, en su actual redacción, establece en su disposición adicional segunda, que "Las Administraciones u organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 7

remitrán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea...".

El artículo 10. "Ejecución de obras en el recinto aeroportuario", del mismo Real Decreto 2591/1998, establece en su punto 1 que: "... Dichas obras deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente, a cuyo efecto los proyectos deberán someterse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la Documentación. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial o instrumento equivalente a que se refiere el artículo 8, las obras que realice Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del aeropuerto, o, en defecto de éste, realizarse dentro de la zona de servicio determinada y delimitada conforme a lo establecido por la disposición transitoria única de este Real Decreto."

El artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, añade la Disposición Adicional Única a la Ley de Navegación Aérea, la cual establece lo siguiente: "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 éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referido".

Planeamiento Sectorial**Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte**

Modificado Ene-Jun 2015

A nivel estatal, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005. Desarrolla sus objetivos generales sobre 4 ámbitos:

- Eficiencia del sistema
- Cohesión social y territorial
- Compatibilidad ambiental
- Desarrollo económico

En particular para el transporte aéreo el PEIT recoge como directrices específicas:

- Ordenación del Sistema Aeroportuario
- Gestión del Sistema Aeroportuario desde criterios de rentabilidad
- Reforzamiento de las inspecciones de seguridad
- Mejora de la operatividad de los aeropuertos
- Mejora de la calidad de los servicios
- Sostenibilidad medioambiental
- Apertura de la gestión de los aeropuertos
- Política de tasas
- Impulso a la especialización progresiva de los aeropuertos españoles
- Corrección de una centralidad excesiva
- Inserción de los aeropuertos en el sistema intermodal de transporte público
- Desarrollo futuro de las instalaciones desde una perspectiva intermodal
- Inserción del sistema aeroportuario dentro de la cadena intermodal de transporte de mercancías
- Adaptación de la capacidad de los sistemas de navegación aérea a la demanda
- Impulso de las actividades españolas dentro del Cielo Único Europeo

Las prioridades definidas por el PEIT para el periodo 2005-2008 se dirigen a mejorar progresivamente la sostenibilidad y el rendimiento ambiental del transporte aéreo, integrarlo progresivamente con los demás modos de transporte y facilitar la inserción del sistema aeroportuario en su entorno local.

A partir de 2009 los objetivos se dirigen a integrar progresivamente los servicios de transporte aéreo en el sistema intermodal de viajeros y mercancías y a asegurar la compatibilidad a largo plazo entre el transporte aéreo y los objetivos ambientales establecidos para el sector del transporte.

El PEIT recoge para el Plan Sectorial de Ferrocarriles 2005-2012, que se plantee como objetivo que, de manera progresiva, se convierta en el elemento central para la articulación de los servicios intermodales de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Para el Plan Sectorial de Carreteras, las prioridades se dirigen a mejorar y homogeneizar las condiciones de servicio en el conjunto de la red, en: seguridad, terminación de itinerarios de alta capacidad en ejecución y puesta en marcha de un sistema de servicios al usuario, desplegando las posibilidades de los Sistemas ITS.

Plan Sectorial del Transporte Aéreo

El Plan Sectorial del Transporte Aéreo (PSTA), responde a lo recogido en el PEIT. Tiene como objetivos generales:

1. Aumentar la seguridad integral del transporte aéreo.
2. Aumentar la calidad de los servicios
3. Adaptar las infraestructuras y servicios a la demanda de transporte aéreo
4. Conseguir un desarrollo ambientalmente sostenible

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

1.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 8

5. Incrementar la eficiencia económica y competitividad del sector.
6. Potenciar la intermodalidad, reforzando la cohesión social y territorial.
7. Fomentar la presencia internacional de España en el sector del Transporte Aéreo.
8. Modernizar la legislación aeronáutica y los modelos de gestión.

Para lograr el máximo cumplimiento de objetivos se plantean un conjunto de actuaciones, según las cuatro grandes áreas previstas en el PEIT:

- a) Actuaciones Infraestructurales en las instalaciones aeroportuarias:
 - Revisión de los planes directores de los aeropuertos de Aena
 - Inversiones necesarias en los ámbitos del transporte aéreo para su desarrollo y modernización para adaptar las capacidades a la demanda prevista en el año horizonte del PEIT (2020). Ello con el control ambiental de las EAE para la planificación y las EIA para los proyectos.
- b) Actuaciones en accesos terrestres a las instalaciones aeroportuarias. Se plantean desde la coordinación y concertación con todas las administraciones, para mejorar la conectividad con otros modos de transporte.
- c) Actuaciones no infraestructurales:
 - Planes de seguridad aeronáutica de la DGAC
 - Planes de seguridad operacional de Aena
 - Calidad del servicio
 - Eficiencia económica y competitividad
 - Modernización de la legislación aeronáutica y modelos de gestión

- d) Actuaciones en Navegación aérea. Tienen carácter transnacional: Reglamentos, bloques de decisión del Cielo Único.

Plan Director del Aeropuerto de Santander

Mediante Orden Ministerial de 5 de julio de 2001, se aprueba el primer Plan Director del Aeropuerto de Santander, que proponía un conjunto de actuaciones que permitirían absorber el crecimiento previsible del tráfico, confiando al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad, la demanda prevista hasta el año 2015.

Tal como se ha dicho, el nuevo Plan Director del Aeropuerto de Santander, aprobado por Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio (BOE nº 223, de 14 de septiembre de 2010), y que deroga el anterior Plan Director, es el instrumento de planificación actualmente vigente, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que ordena el aeropuerto y su zona de servicio, hasta el horizonte 3 (año 2021).

Las previsiones de crecimiento de pasajeros y aeronaves, dan como resultado unas necesidades de adecuación de las infraestructuras aeroportuarias a dichas previsiones. La reordenación que propone el Plan Director pretende introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo 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.

Planeamiento Territorial y Urbanístico**Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander**

Como desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Santander de 5 de julio de 2001, se formuló por Aena el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander (PESGA-2004), presentándose a tramitación ante la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo de Cantabria, con fecha 9 de julio de 2002, siendo aprobado definitivamente por Acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria, de 23 de marzo de 2006, y publicado en el Boletín Oficial de Cantabria (BOC) nº 69, de 7 de abril de 2006.

El Plan Especial 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 internacional.

Una vez aprobado el nuevo Plan Director, el PESGA-2004 continúa vigente en aquellas áreas y determinaciones no modificadas por el nuevo Plan Director.

Escala Autonómica

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



VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

1.1 ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 9

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.

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 territorial 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.



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado Ene-Jun 2015

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

1.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 10

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 requieren asentarse en más de un término municipal o que, al asentarse en uno sólo, trascienden dicho ámbito por su incidencia económica, su magnitud o sus singulares características.

El Plan de Ordenación del Litoral ha sido aprobado por la Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación del Litoral. En el artículo 4 de dicha Ley, se mencionan expresamente que quedan excluidos del ámbito de aplicación del POL los aeropuertos, puertos e instalaciones portuarias y aeroportuarias del Estado o de la Comunidad Autónoma.

El Decreto 65/2010, de 30 de septiembre aprobó las Normas Urbanísticas Regionales, cuyo objeto es el establecimiento de criterios, y la fijación de pautas normativas en lo referente al uso del suelo y la edificación.

El Plan Regional de Ordenación Territorial se encuentra 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.

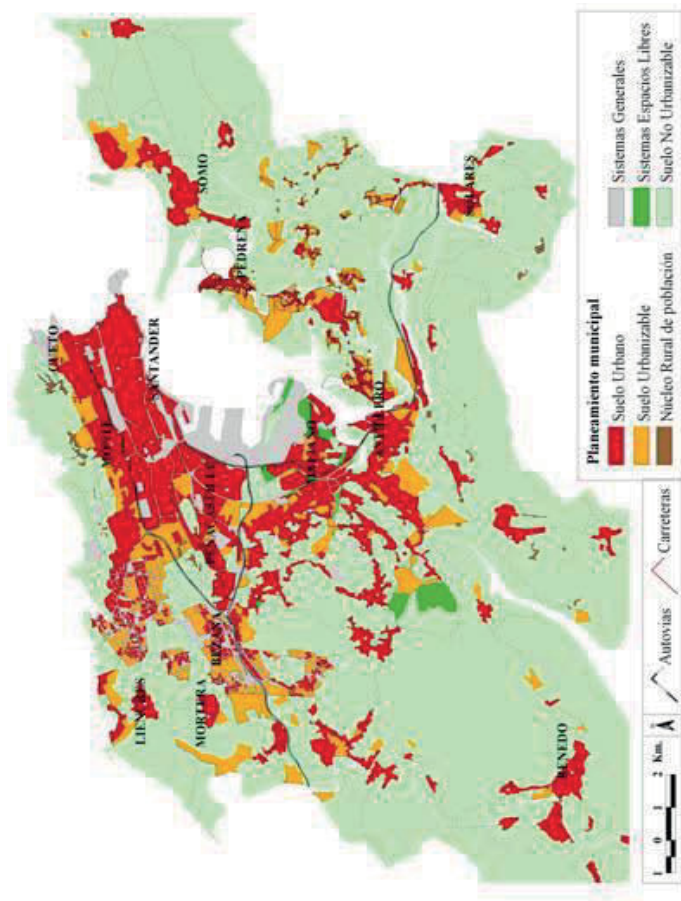
Escala Local. Planeamiento Municipal

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

La Normativa Urbanística 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 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, el cual ha sido sacado a nueva información pública en marzo de 2011.



Planeamiento Municipal en el entorno metropolitano de Santander (2007)

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011 Modificado Ene-Jun 2015

Mayo 2011 Modificado Ene-Jun 2015

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 11



III. OTRAS DISPOSICIONES
MINISTERIO DE FOMENTO

14117 Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santander.

El Aeropuerto de Santander, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20ª de la Constitución y en virtud del Real Decreto 265/2009, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santander, clasificado como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander.

Mediante la Orden del Ministro de Fomento de 5 de julio de 2001 fue aprobado el vigente Plan Director del Aeropuerto de Santander, en el que se estableció la necesidad de adecuar el aeropuerto a las nuevas previsiones de demanda y a la normativa técnica en materia de diseño y operación de aeropuertos (Real Decreto 852/2009, de 14 de mayo), y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, se procede a la Revisión del Plan Director del Aeropuerto, al objeto de introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo y proceder a la delimitación de su nueva Zona de Servicio.

Las modificaciones contempladas suponen que la Zona de Servicio ha experimentado alguna variación con respecto a la delimitada en 2001, completándose el ámbito anterior mediante la inclusión de 6,4 ha, situadas al norte y este de la cabecera 29.

La revisión ha supuesto también la modificación de las denominaciones de algunas de las zonas o ámbitos dentro de la Zona de Servicio, dentro de las denominadas Zonas de Interés General, y en concreto, se ha procedido a la modificación de la Zona de Apoyo a la Aeronave. Asimismo, se ha considerado conveniente eliminar la Zona de Aviación General por cuanto que apenas existe en el aeropuerto este tipo de tráfico.

La ejecución de las nuevas actuaciones se vincula a las previsiones de demanda de los cinco años siguientes al del año previsto para su puesta en funcionamiento. Será así mismo necesario la realización de un análisis de rentabilidad que permita evaluar que un proyecto de inversión sea viable desde el punto de vista económico y que contribuya a la competitividad del aeropuerto. Todo ello de acuerdo con el principio de eficiencia en la asignación y utilización de recursos públicos establecido en el artículo 6 del Real Decreto Legislativo 2/2007, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Estabilidad Presupuestaria.

Sin perjuicio de la ejecución de las actuaciones que resulten necesarias para dar cumplimiento a los requisitos técnicos de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la configuración de los aeropuertos de competencia del Estado.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Transportes y de conformidad 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 la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, 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 desarrollo previsto, y se delimita la Zona de Servicio del aeropuerto.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Segundo.—La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 199,82 hectáreas, de las cuales 122,46 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 22,49 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeronáuticas, y 54,87 hectáreas a la Zona de Reserva Aeroportuaria.

Tercero.—La Zona de Servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales; y 3. «Zona de Reserva Aeroportuaria».

Los terrenos necesarios para la nueva delimitación de la Zona de Servicio, así como los excluidos de la misma con respecto a los que figuraban en el Plan Director que se revisa, se detallan en el plano número 4.2 del Plan Director.

El Plan Director se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del Plan Director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales; y 3. «Zona de Reserva Aeroportuaria».

1. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de rodadura y estacionamiento, y las zonas de acceso y salida de las aeronaves, con una superficie estimada de 122,46 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

1.1. Campo de Vuelos. Está integrado por una pista denominada 11-23, con una calle de rodadura denominada 11-23A, y una zona de estacionamiento de aeronaves denominada 11-23B. La superficie total del campo de vuelos es de 112,46 hectáreas.

1.2. Instalaciones Auxiliares. Incluye los vales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los terminales de pasajeros y de carga.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 22,49 hectáreas, según se representa en el plano número 4.2 del Plan Director.

2.1. Zona de Pasajeros. Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al aeropuerto hasta su salida, así como los servicios de transporte terrestre de pasajeros y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,28 hectáreas.

2.2. Zona de Carga. Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,28 hectáreas.

2.3. Zona de Apoyo a la Aeronave. Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,91 hectáreas.

2.4. Zona de Servicios. Incluye los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de comunicaciones, así como los servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto, entre los que se encuentran la Torre de Control, el SEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 5,68 hectáreas.

2.5. 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. Superficie: 1,19 hectáreas.

BOC-A-2010-14117

BOC-A-2010-14117

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 12

BOE BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
Num. 223 Martes 14 de septiembre de 2010 Sec. III. Pág. 78210

BOE BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
Num. 223 Martes 14 de septiembre de 2010 Sec. III. Pág. 78209

2.6 Zona de Actividades Complementarias. Contiene las actividades complementarias, comerciales e industriales cuya ubicación en el aeropuerto resulta conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que prestan a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreo que generen; así como espacios destinados a equipamientos. Superficie: 2,39 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. Su superficie es de 54,87 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

Cuarto.-En los planos n.º 5.1, 5.2 y 5.3 del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Santander tanto las establecidas en el Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre, como las servidumbres a establecer hasta el desarrollo previsible del aeropuerto.

Igualmente, en los planos n.º 6.1 a 6.6 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1387/2007, de 19 de octubre.

Quinto.-En el espacio para la ejecución del despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo, incluido el espacio de maniobra, se definen las 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, alejados 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 precalarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y de las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán las zonas necesarias para el desarrollo de las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

Sexto.-La ejecución de las nuevas actuaciones previstas en el Plan Director estará vinculada a las estimaciones de la demanda prevista para los cinco años siguientes al del año previsto para su puesta en funcionamiento. Así mismo, deberá realizarse el correspondiente análisis de explotación que permita valorar su viabilidad económica y su adecuación a las necesidades de la zona.

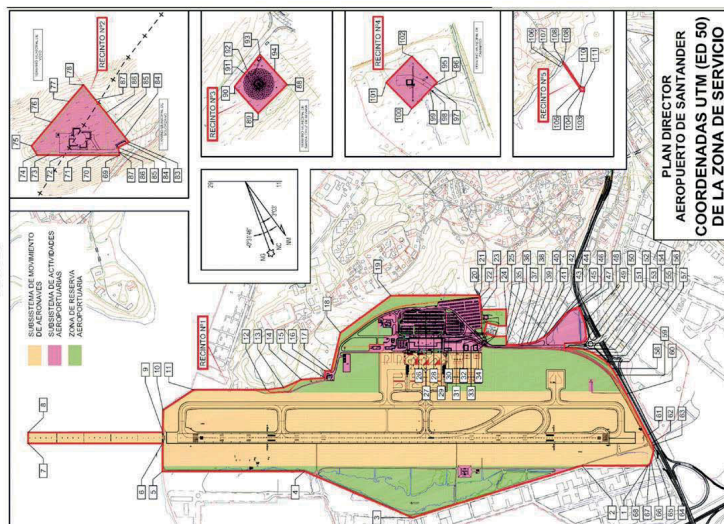
Todo ello de acuerdo con el principio de eficiencia en la asignación y utilización de recursos públicos establecido en el artículo 6 del Real Decreto Legislativo 2/2007, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Estabilidad Presupuestaria.

Séptimo.-Queda derogada la Orden del Ministro de Fomento de 5 de julio de 2001 por la que se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Santander, así como la Orden del Ministerio de Fomento de 20 de marzo de 2002, por la que se modificó el Plan Director de Santander.

Octavo.-Hasta tanto no se apruebe el planeamiento especial aeroportuario que desarrolle el presente Plan Director, mantendrá su vigencia el planeamiento especial vigente en todo cuanto no se oponga al presente Plan.

Madrid, 30 de junio de 2010.-El Ministro de Fomento, José Blanco López.

ANEXO



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 13

RECINTO 2					
Punto	X	Y	Punto	X	Y
69	454.494,83	4.801.031,94	79	454.498,50	4.800.973,19
70	454.512,49	4.801.025,20	80	454.493,04	4.800.988,97
71	454.529,96	4.801.018,45	81	454.488,69	4.801.001,79
72	454.546,66	4.801.012,23	82	454.483,65	4.801.017,32
73	454.560,73	4.801.006,82	83	454.481,80	4.801.023,28
74	454.571,45	4.801.002,77	84	454.484,60	4.801.023,50
75	454.573,49	4.800.992,65	85	454.493,62	4.801.024,37
76	454.546,59	4.800.976,32	86	454.494,26	4.801.028,71
77	454.523,25	4.800.965,61	87	454.494,28	4.801.029,12
78	454.504,33	4.800.955,78	88	454.494,83	4.801.031,94

RECINTO 3					
Punto	X	Y	Punto	X	Y
88	427.064,82	4.811.375,87	92	427.096,83	4.811.349,41
89	427.101,53	4.811.391,44	93	427.079,81	4.811.339,41
90	427.114,40	4.811.359,44	94	427.071,64	4.811.359,36
91	427.100,41	4.811.351,27	95	427.064,82	4.811.375,87

RECINTO 4					
Punto	X	Y	Punto	X	Y
95	431.300,65	4.809.693,04	99	431.310,00	4.809.697,26
96	431.304,95	4.809.694,94	100	431.332,86	4.809.707,56
97	431.305,49	4.809.695,20	101	431.347,91	4.809.675,24
98	431.309,48	4.809.697,04	102	431.315,24	4.809.680,76
			95	431.300,65	4.809.693,04

RECINTO 5					
Punto	X	Y	Punto	X	Y
103	435.954,30	4.807.947,00	108	436.007,00	4.807.755,20
104	435.971,30	4.807.937,00	109	436.006,00	4.807.759,00
105	435.971,00	4.807.920,20	110	435.986,00	4.807.915,20
106	435.966,00	4.807.915,20	111	435.946,30	4.807.928,00
107	435.946,30	4.807.928,00	103	435.954,30	4.807.947,00

BOE-A-2010-14117

Coordenadas UTM (ED50) del límite de la Zona de Servicio propuesta

RECINTO 1					
Punto	X	Y	Punto	X	Y
1	432.462,68	4.809.412,35	35	432.950,58	4.808.483,47
2	432.803,93	4.809.285,37	36	432.966,85	4.808.527,77
3	433.786,28	4.809.213,30	37	432.903,12	4.808.550,52
4	434.257,43	4.808.768,12	38	432.885,49	4.808.554,01
5	434.996,71	4.808.488,89	39	432.856,23	4.808.560,52
6	434.942,55	4.808.348,98	40	432.838,76	4.808.564,87
7	435.642,91	4.808.084,44	41	432.806,10	4.808.568,96
8	435.621,71	4.808.028,31	42	432.758,68	4.808.562,43
9	434.920,89	4.808.293,02	43	432.735,84	4.808.555,55
10	434.877,92	4.808.182,01	44	432.591,47	4.808.484,29
11	434.679,53	4.808.139,56	45	432.573,64	4.808.478,21
12	434.300,63	4.808.282,60	46	432.517,77	4.808.475,64
13	434.207,41	4.808.305,38	47	432.516,67	4.808.478,84
14	434.099,63	4.808.299,35	48	432.518,36	4.808.570,99
15	433.974,03	4.808.337,06	49	432.539,16	4.808.659,02
16	433.960,16	4.808.301,97	50	432.554,98	4.808.665,95
17	433.927,70	4.808.315,58	51	432.660,71	4.808.635,13
18	433.807,91	4.808.140,38	52	432.669,17	4.808.659,72
19	433.473,87	4.808.062,23	53	432.602,63	4.808.685,15
20	433.021,23	4.808.220,76	54	432.573,41	4.808.702,24
21	433.015,75	4.808.222,79	55	432.539,41	4.808.731,50
22	433.016,98	4.808.237,85	56	432.513,24	4.808.760,39
23	433.032,57	4.808.300,05	57	432.478,39	4.808.808,97
24	432.899,75	4.808.346,25	58	432.462,36	4.808.854,11
25	432.931,15	4.808.431,04	59	432.453,94	4.808.895,25
26	432.971,98	4.808.415,95	60	432.436,43	4.809.010,93
27	433.024,81	4.808.376,14	61	432.402,16	4.809.260,58
28	433.061,16	4.808.422,68	62	432.397,91	4.809.308,38
29	433.058,59	4.808.424,52	63	432.397,71	4.809.321,96
30	433.061,02	4.808.427,75	64	432.399,13	4.809.339,81
31	433.058,41	4.808.429,71	65	432.405,51	4.809.356,64
32	433.056,03	4.808.426,53	66	432.436,19	4.809.400,96
33	433.010,98	4.808.459,95	67	432.445,97	4.809.408,75
34	433.008,10	4.808.462,36	68	432.456,87	4.809.412,55
1	432.462,68	4.809.412,35			

BOE-A-2010-14117

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

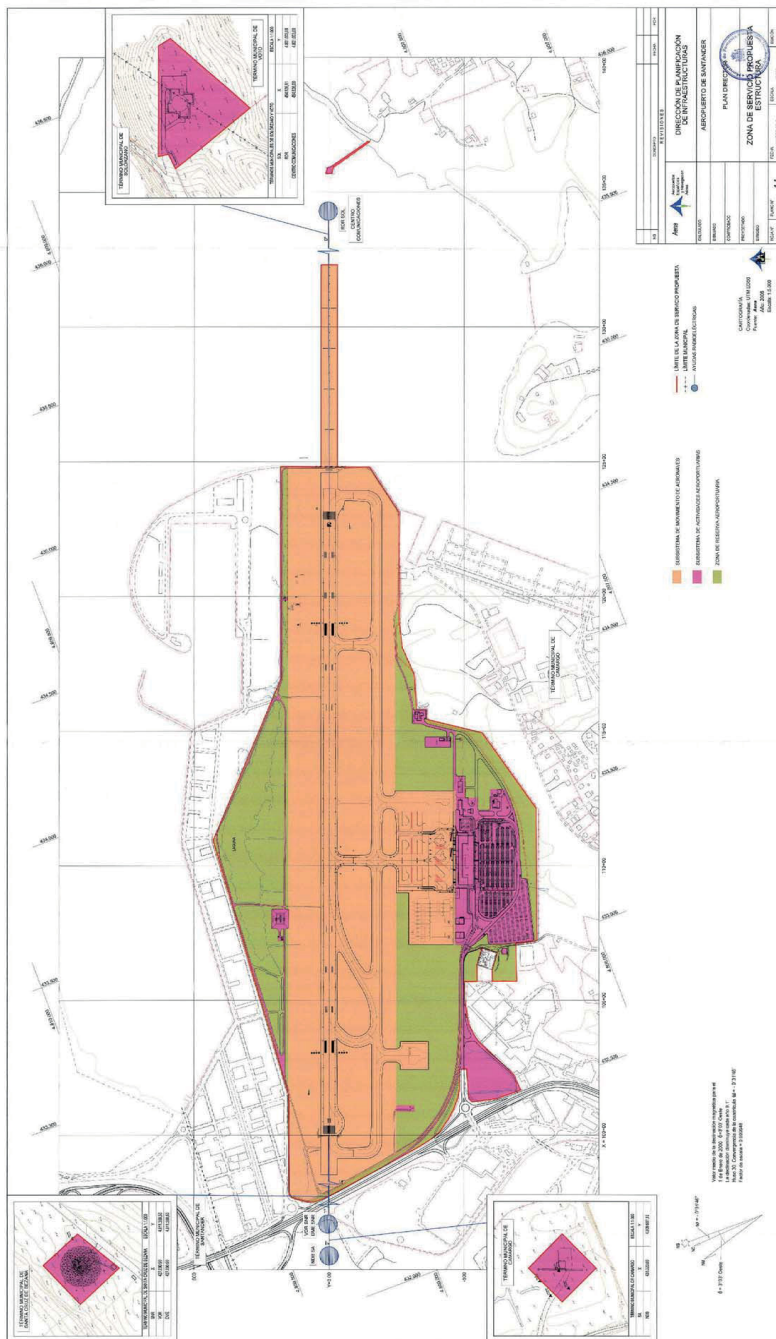
Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 14



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

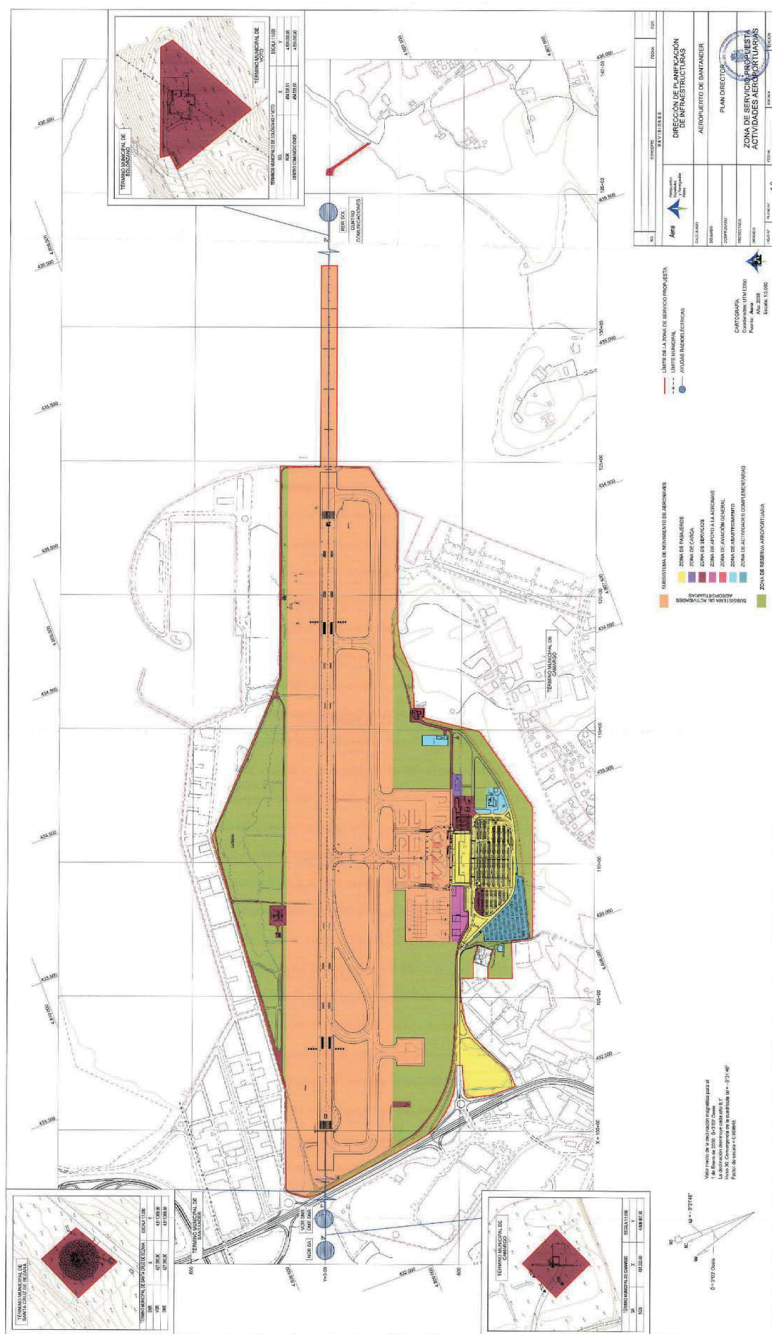


Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

CVE-2015-12454

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 15



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

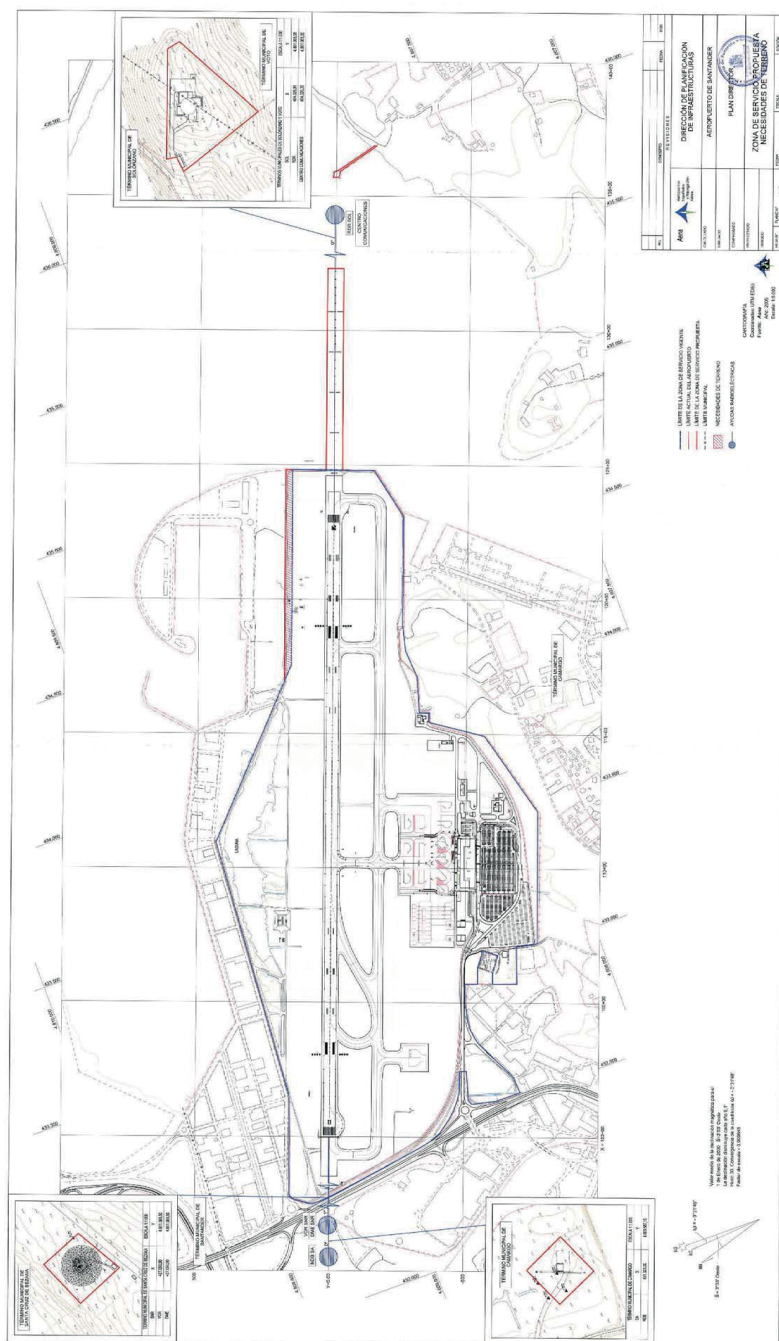
Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

16 MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE



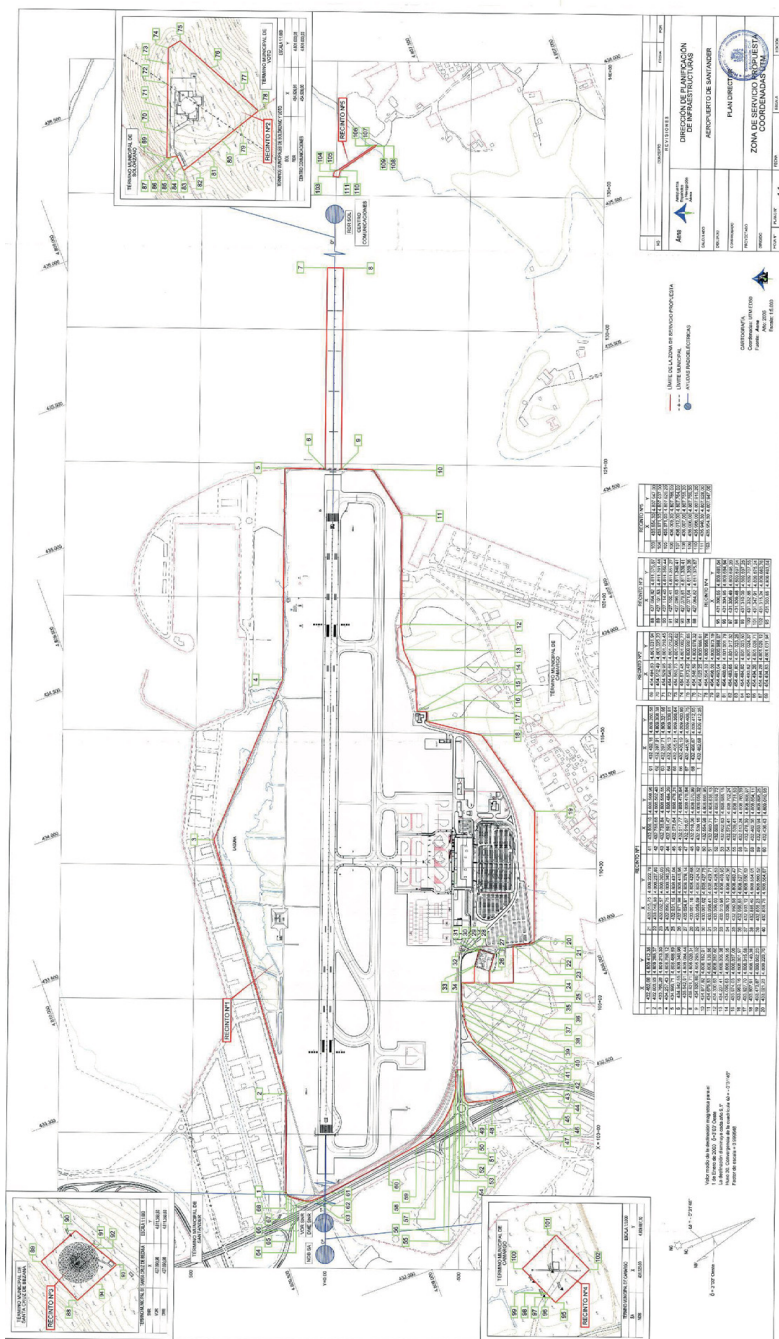
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 17



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea