

1.2. ORDENACIÓN
DESCRIPCIÓN

8

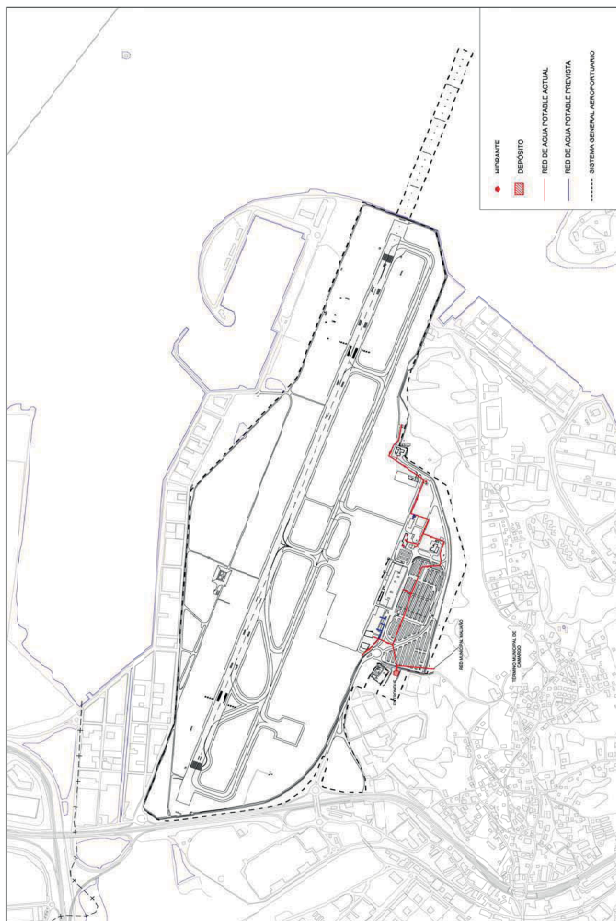
REDES DE INFRAESTRUCTURAS

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 Moliño, ubicada al sudoeste del área terminal, que además abastece al depósito de reserva, 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.



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

1.2. ORDENACIÓN
DESCRIPCIÓN

9

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. Está prevista la demolición de la actual estación depuradora.

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.

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.



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

12. ORDENACIÓN
DESCRIPCIÓN

10

Electricidad

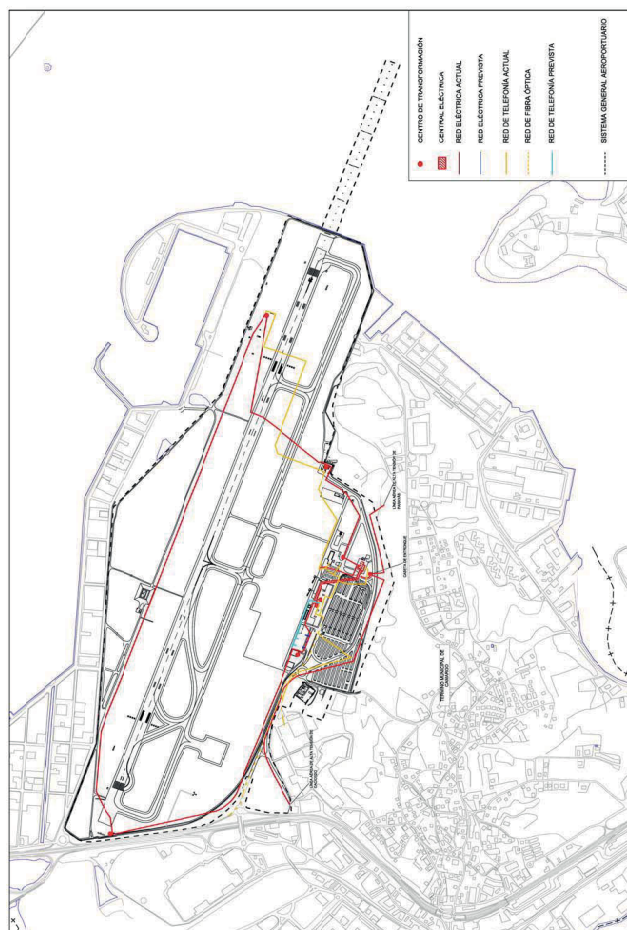
La Central Eléctrica se abastece de una doble acometida, una procedente de la línea aérea de alta tensión de Cacicado y la otra de la línea aérea de alta de Parayas ambas con una tensión de suministro de 12 Kv. El entronque está situado a unos 100 m al sur de la central.

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 homogeneizado 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.



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.2. ORDENACIÓN
DESCRIPCIÓN

11

Redes de Comunicaciones

La acometida telefónica que viene paralela al vallado perimetral con la autopista A-8, continua 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, el 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 acometida, 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 combustible en una parcela situada al este de la plataforma de aeronaves y alejada de la Zona de Pasajeros, la superficie 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 depósitos actuales.

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.3. ANEJOS MEMORIA

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

ANEJO 1.
LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO

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

1.3. ANEJO MEMORIA

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 1

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Santander han sido establecidas por Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre (BOE nº 25, de 29 de enero de 2010).

La ampliación del Aeropuerto de Santander trae como consecuencia la adecuación al mismo de las servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

Dichas servidumbres (que a continuación se definen de forma general), quedan recogidas con detalle en el vigente "Plan Director del Aeropuerto de Santander", concretamente en el documento III "Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ambiente territorial Circundante", así como en los planos correspondientes de su parte II "Planos", y en los correspondientes reales decretos que las establecen.

En el presente Anejo se han recogido las Servidumbres Aeronáuticas incluidas en el vigente Plan Director del Aeropuerto de Santander, tanto las correspondientes al Real Decreto 1844/2009, en el plano nº 5.1, hojas 1 y 2, así como las propuestas de servidumbres aeronáuticas correspondientes al Estado Actual, plano nº 5.2, hojas 1 y 2, y las correspondientes al Desarrollo Previsible, plano nº 5.3, hojas 1 y 2.

Servidumbres de Aeródromo, 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 de Aeródromo, las cuales son necesarias establecer en el aeropuerto y sus alrededores para la seguridad de los movimientos de las aeronaves, que dependen de la configuración del campo de vuelos.

Por otro lado, están las servidumbres radioeléctricas, que permiten asegurar el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas de comunicaciones y de ayuda a la navegación aérea, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo

Por último, las servidumbres de operación de aeronaves, que es necesario establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeropuerto.

La descripción de estas superficies limitadoras de obstáculos se atiene a lo especificado en el Decreto 24 de febrero de 1972, nº 584 (Mº Aire), Navegación Aérea, de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto y Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, y a lo establecido por el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

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, cuyo artículo 63 cuatro añade una Disposición Adicional Única a la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, 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.

Posteriormente se ha aprobado la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, que implanta las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos de competencia estatal, así como garantiza que estas infraestructuras puedan seguir siendo un elemento clave para el desarrollo de la economía nacional y para el empleo.

En el presente Anejo se han recogido las zonas de servidumbre acústica incluidas en el vigente Plan Director del Aeropuerto de Santander: Islófonas correspondientes a la Calidad acústica actual. Período día (7-19 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.1, Calidad acústica actual. Período tarde (19-23 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.2, Calidad acústica actual. Período noche (23-7 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.3, Afección acústica. Horizonte 3. Día (7-19 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.4, Afección acústica. Horizonte 3. Tarde (19-23 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.5, y Afección acústica. Horizonte 3. Noche (23-7 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.6.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado Enero-Junio 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

1.3. ANEJO MEMORIA
1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 2

Artículo 3. Coordenadas y cotas del punto de referencia, umbrales e instalaciones radioeléctricas, y sobre efectos de humos y refugio de aves en tierra.

Las coordenadas y cota del punto de referencia (PRI), de los umbrales y de los puntos de referencia de las instalaciones radioeléctricas, utilizadas a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas, se determinan en coordenadas geográficas WGS-84, con origen en el meridiano de Greenwich, y elevaciones en metros, sobre el nivel medio del mar, para las instalaciones WGS-84 de Navi obtenido mediante transformación a partir de coordenadas ED-50.

a) Punto de referencia: el punto de referencia queda determinado por las coordenadas geográficas siguientes: latitud Norte 43° 25' 37,4"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 12,0". La altitud del punto de referencia es de 3 metros sobre el nivel del mar.

b) Pista de vuelo única: la pista de vuelo 11/29 tiene una longitud de 2.320 metros por 45 de anchura, y queda definida por las coordenadas de sus umbrales.

Umbrales 11: latitud Norte, 43° 25' 50,8"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 50' 02,1"; altitud, 3 metros sobre el nivel del mar.

Umbrales 29: latitud Norte, 43° 25' 41,3"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 25,3"; altitud, 3 metros sobre el nivel del mar.

c) Instalaciones radioeléctricas: las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto son las que a continuación se relacionan:

1.ª Torre de control: latitud Norte 43° 25' 21,6"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 39 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

2.ª Radiopunto: latitud Norte 43° 25' 21,6"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 39 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

3.ª Centro de emisoras: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

4.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

5.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

6.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

7.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

8.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

9.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

10.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

11.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

12.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

13.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

14.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

15.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

16.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

17.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

18.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

19.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

20.ª Radiobeacon: latitud Norte 43° 25' 23,5"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 49' 15,9"; altitud, 23 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

1377 Real Decreto 1644/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, al regular las servidumbres aeronáuticas, establece en el artículo 51, que su naturaleza y extensión se determinan mediante decreto acordado en el Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre tales servidumbres. En virtud de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Santander, actualizo las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander y de sus instalaciones radioeléctricas asociadas sobre los terrenos que se encuentran bajo su proyección ortogonal, de acuerdo con las modificaciones y cambios a los principios de la legislación vigente en aquel momento.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, actualizo las servidumbres aeronáuticas de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea mar de Santander, Cantabria, amplia estas servidumbres conforme a lo exigido por las nuevas instalaciones.

De acuerdo con la publicación del Real Decreto 2003/1996, se ha realizado la pista 11-29 en 10 metros por la calzada 20, se han incorporado dos equipos medidores de distancias y un centro de comunicaciones junto a la actual instalación radioeléctrica situada en Solozarzo. Así mismo, se han dado de baja un radiobeacon direccional, una radiobeacon de 11,3 y la radiobeacon intermedia y exterior del sistema de aterrizaje por instrumentos. Por tanto, se han modificado las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Santander de acuerdo con lo establecido en el Decreto 554/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas.

Por otro parte, se han incluido dentro de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander, la correspondiente a la instalación aeronáutica del mar de Solozarzo.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, actualizo las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander y de sus instalaciones radioeléctricas asociadas sobre los terrenos que se encuentran bajo su proyección ortogonal, de acuerdo con las modificaciones y cambios a los principios de la legislación vigente en aquel momento.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, actualizo las servidumbres aeronáuticas de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea mar de Santander, Cantabria, amplia estas servidumbres conforme a lo exigido por las nuevas instalaciones.

De acuerdo con la publicación del Real Decreto 2003/1996, se ha realizado la pista 11-29 en 10 metros por la calzada 20, se han incorporado dos equipos medidores de distancias y un centro de comunicaciones junto a la actual instalación radioeléctrica situada en Solozarzo. Así mismo, se han dado de baja un radiobeacon direccional, una radiobeacon de 11,3 y la radiobeacon intermedia y exterior del sistema de aterrizaje por instrumentos. Por tanto, se han modificado las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Santander de acuerdo con lo establecido en el Decreto 554/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas.

Por otro parte, se han incluido dentro de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander, la correspondiente a la instalación aeronáutica del mar de Solozarzo.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, actualizo las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander y de sus instalaciones radioeléctricas asociadas sobre los terrenos que se encuentran bajo su proyección ortogonal, de acuerdo con las modificaciones y cambios a los principios de la legislación vigente en aquel momento.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, actualizo las servidumbres aeronáuticas de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea mar de Santander, Cantabria, amplia estas servidumbres conforme a lo exigido por las nuevas instalaciones.

De acuerdo con la publicación del Real Decreto 2003/1996, se ha realizado la pista 11-29 en 10 metros por la calzada 20, se han incorporado dos equipos medidores de distancias y un centro de comunicaciones junto a la actual instalación radioeléctrica situada en Solozarzo. Así mismo, se han dado de baja un radiobeacon direccional, una radiobeacon de 11,3 y la radiobeacon intermedia y exterior del sistema de aterrizaje por instrumentos. Por tanto, se han modificado las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Santander de acuerdo con lo establecido en el Decreto 554/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas.

Por otro parte, se han incluido dentro de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander, la correspondiente a la instalación aeronáutica del mar de Solozarzo.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, actualizo las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander y de sus instalaciones radioeléctricas asociadas sobre los terrenos que se encuentran bajo su proyección ortogonal, de acuerdo con las modificaciones y cambios a los principios de la legislación vigente en aquel momento.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, actualizo las servidumbres aeronáuticas de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea mar de Santander, Cantabria, amplia estas servidumbres conforme a lo exigido por las nuevas instalaciones.

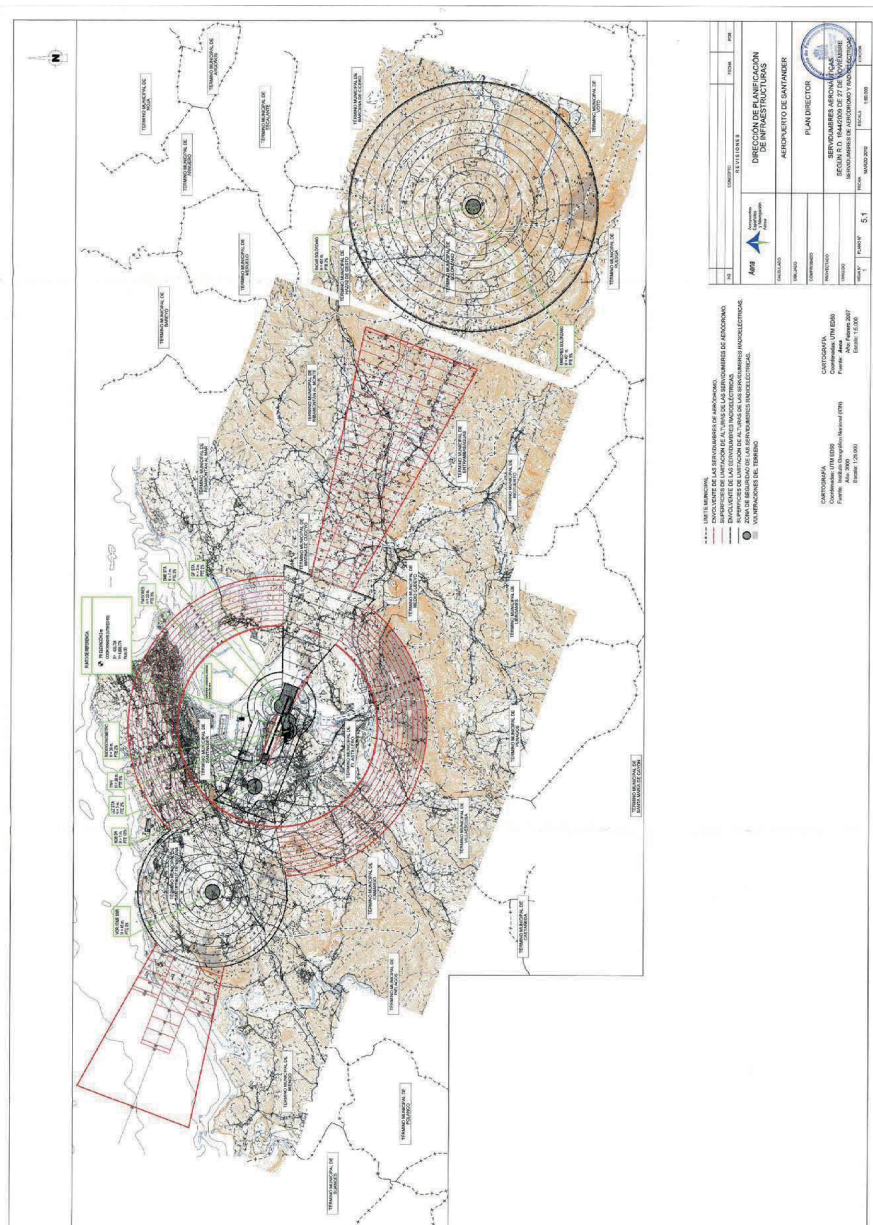


Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.3. ANEJO MEMORIA

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 4



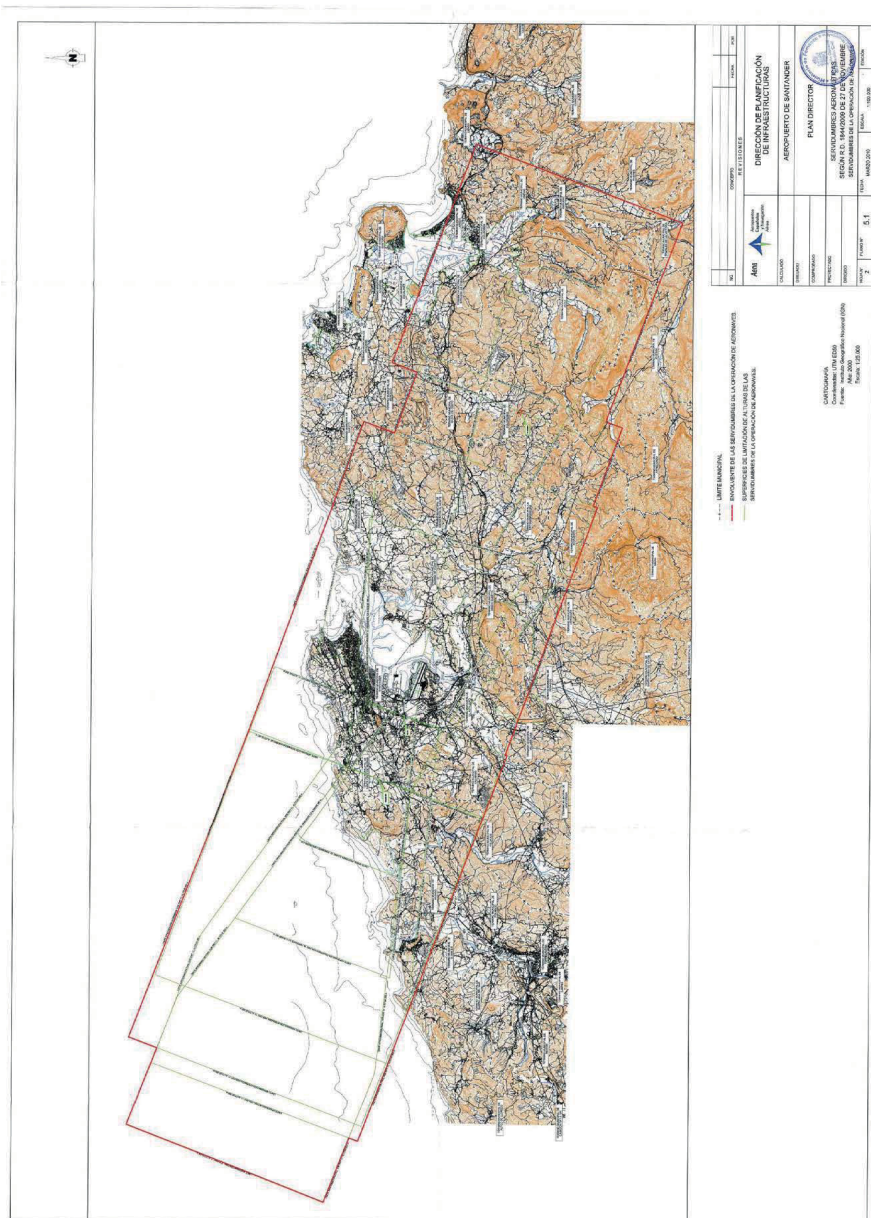
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea



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

I.3. ANEJO MEMORIA
1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 5



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

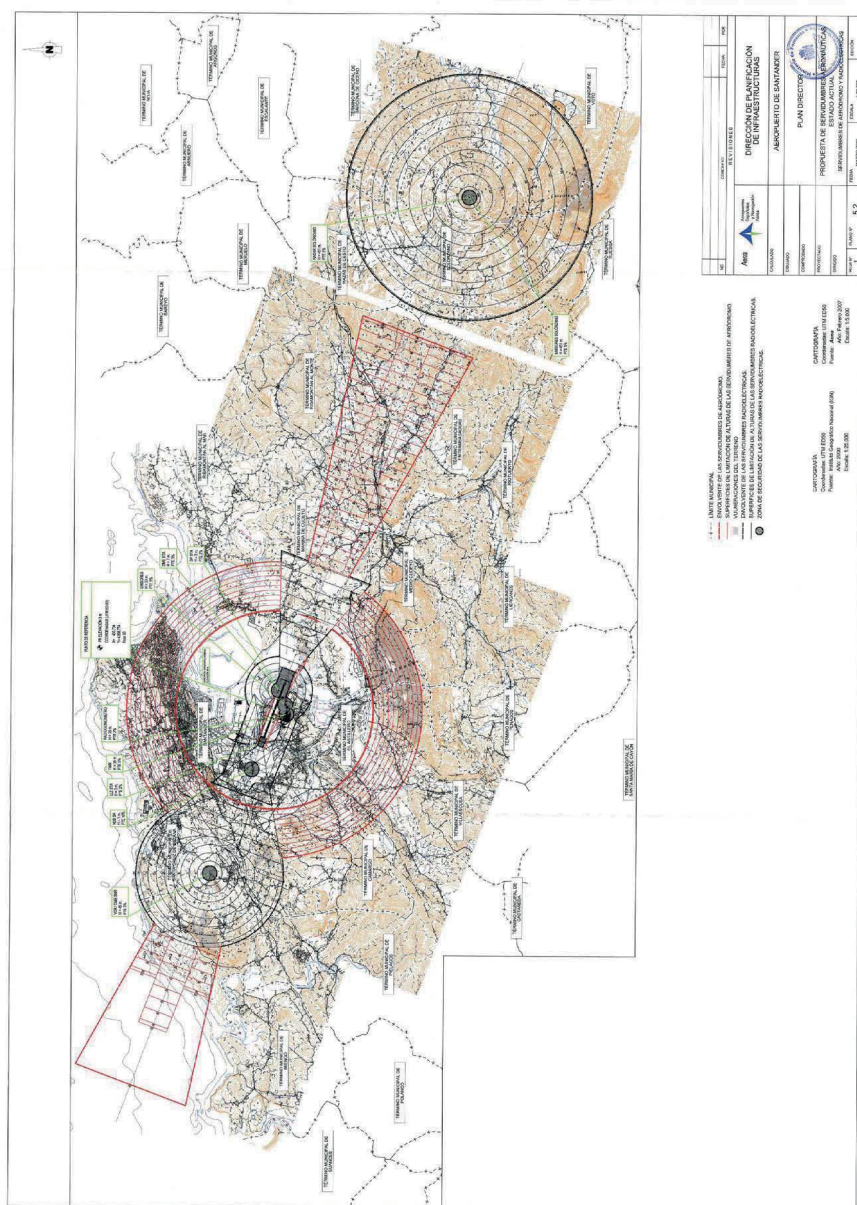


Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.3. ANEJO MEMORIA

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO **6**



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Aena

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011