

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

ANEJO 3.
INFORMACIÓN AMBIENTAL

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. ANEJO MEMORIA

3. INFORMACIÓN AMBIENTAL

1

INFORMACIÓN AMBIENTAL

INFORMACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE SANTANDER

En cumplimiento de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, el Plan Director del Aeropuerto de Santander ha sido sometido a evaluación estratégica por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, como órgano ambiental competente de los planes promovidos por el Estado y sus organismos públicos.

Con fecha 28 de diciembre de 2007, se inició la tramitación ambiental del Plan Director, mediante el envío del Informe de Evaluación Preliminar de la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Santander, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCEA) del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural. Con fecha 14 de abril de 2009 se recibió el Documento de referencia remitido por la DGCEA.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 21 y en el Documento de Referencia citado en el párrafo anterior, se sometió a información pública el Informe de Sostenibilidad Ambiental, junto con la propuesta de Plan Director mediante su exposición en el Área de Fomento de la Delegación de Gobierno en la Comunidad Autónoma de Cantabria, previa publicación del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 130, de 29 de mayo de 2009. La misma información fue puesta en la página de internet de Aena, para facilitar las consultas.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en noviembre de 2008, según lo establecido en el artículo 9, 10 y 19.1 de la Ley 9/2006, realizó consultas a los órganos de las administraciones públicas afectadas y público interesado con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del

Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA). Se realizaron veintiséis consultas, recibiendo once respuestas:

- Autoridad Portuaria de Santander. Ministerio de Fomento
- Ayuntamiento de Camargo
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino
- Dirección General de Biodiversidad. Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad. Gobierno de Cantabria
- Dirección General de Cultura, Turismo y Deporte. Gobierno de Cantabria
- Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria
- Dirección General de Ordenación del territorio y Evaluación Ambiental urbanística. Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio
- Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad de Cantabria
- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino
- Delegación de Gobierno de Cantabria

Asimismo, se consultó a todas aquellas administraciones y público interesado con objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Con fecha 5 de marzo de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó al órgano promotor el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Este Documento de Referencia se elaboró conforme a lo establecido en el artículo 8 y el Anexo I de la Ley 9/2006, de 28 de abril, y, de acuerdo con los artículos 9 y 19.4 de esta ley, se hizo público a través de la página Web del Ministerio

de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Asimismo, este documento se utilizó para la redacción del correspondiente ISA.

Acorde a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 9/2006, entre el 29 de mayo y el 5 de agosto de 2009, se sometió a consultas, a las administraciones públicas afectadas y público interesado, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la propuesta de revisión del Plan Director. Se recibieron cuatro escritos de alegación.

Con fecha 30 de septiembre de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino recibió el informe redactado por el Órgano Promotor, que responde motivadamente a las observaciones y alegaciones que se han formulado.

Finalizada la fase de consultas y la respuesta motivada de las observaciones y alegaciones, tal y como marca los artículos 12 y 22 de la Ley 9/2006, el Órgano Promotor y el Órgano Ambiental elaboraron conjuntamente la Memoria Ambiental.

La Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, y Rural y Marino y la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento, a la vista de la propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y de la Entidad Pública Empresarial Aena, formulan la Memoria Ambiental del Plan Director del Aeropuerto de Santander, con fecha 30 de diciembre de 2009.

EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE PROYECTOS

En cumplimiento de la legislación estatal vigente en materia de evaluación de impacto ambiental de proyectos, Aena ha remitido al ministerio de Medio Ambiente, y Medio

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. ANEJO MEMORIA

3. INFORMACIÓN AMBIENTAL

2

GESTIÓN AMBIENTAL DE LAS ACTIVIDADES DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto de Santander obtuvo en diciembre de 2004 la certificación de gestión medioambiental ISO 14001 otorgada por AENOR, esta certificación se renueva cada tres años, habiendo sido renovada en 2007 y 2010, teniendo vigencia la actual hasta el 15 de diciembre de 2013. Esta concesión es fruto de una auditoría que acredita que el sistema de gestión medioambiental implantado y utilizado en el Aeropuerto cumple con todas las exigencias recogidas en la norma UNE – EN ISO 14001. La certificación ambiental ha sido renovada en 2007 y 2010.

El sistema adoptado por el Aeropuerto recoge, entre otras medidas, la gestión adecuada de residuos peligrosos y el control de vertido a cauce público de las aguas procedentes de la estación depuradora de aguas residuales.

Asimismo se ha establecido un procedimiento de control y seguimiento de la actividad de las empresas que trabajan en el Aeropuerto, para que afecte lo menos posible al Medio Ambiente y sea respetuosa con las normas vigentes en esta área. Además se ha dotado al Aeropuerto de un "punto limpio" para la clasificación y almacenamiento de residuos peligrosos.

Se cuenta con un programa anual de gestión medioambiental por el que se marca objetivos tendientes a lograr reducciones en los consumos de recursos naturales y la reutilización de residuos peligrosos tras su desclasificación.

Rural y Marino los siguientes proyectos, habiéndose obtenido las correspondientes Resoluciones cuyas fechas se indican a continuación:

Resolución de 22 de febrero de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, sobre la decisión de no sometimiento a evaluación de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación de plataforma y calles de rodaje del Aeropuerto de Santander, publicada en el BOE nº 70, de 22 de marzo.

Resolución de 29 de junio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Construcción de plataforma de pruebas contra incendios-Aeropuerto de Santander», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), publicada en el BOE núm. 172, de 20 de julio.

Adicionalmente, en cumplimiento de la Memoria Ambiental del Plan Director del Aeropuerto de Santander, para evitar la afección al yacimiento romano-medieval de San Juan de Maliaño, localizado junto a los terrenos del aeropuerto, aunque fuera de la zona de servicio, se han realizado los trabajos de prospección arqueológica superficial de la zona de servicio del aeropuerto.

A este respecto, el "Informe de Intervención Arqueológica (prospección) relativo a la Zona de Servicio Propuesta en el Plan Director del Aeropuerto de Santander", remitido a la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y al Servicio de Patrimonio Cultural, Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria, señala que al localizarse el yacimiento romano-medieval de San Juan de Maliaño junto a los terrenos del aeropuerto, se intensificaron los trabajos de prospección con las zonas limítrofes, aunque los resultados fueron negativos.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER.

Mayo 2011 Modificado Ene-Jun. 2015

Aena



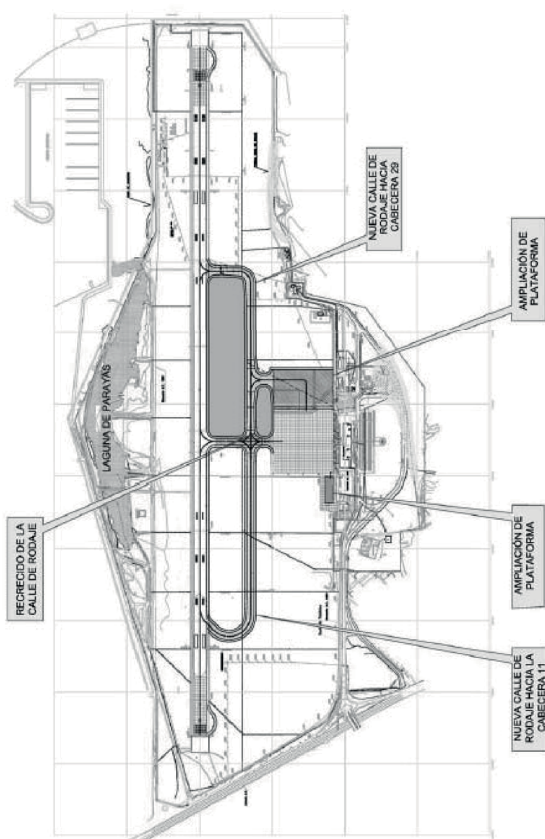
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.3. ANEJO MEMORIA
3. INFORMACIÓN AMBIENTAL

4

BOE núm. 70 Jueves 22 marzo 2007 12595



Aeropuerto de Santander. Actuaciones generales

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

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO PLAN DE ETAPAS-CONJUNTO DE ACTUACIONES

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

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO
PLAN DE ETAPAS-CONJUNTO DE ACTUACIONES 1

INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS. P.A.P. 2011 - 2014		COMUNIDADES/Provincias/Centros/Proy.PAP			
Estadística Policial Empresarial: Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)		Proy. PAP	DESCRIPCIÓN PROYECTO PAP	TOTAL PELIGRO	
CENTRO					
CANTABRIA					
SANTANDER					
1760547	ASOCIACIÓN ÁREA TERMINAL	2.385	2.385		
1760548	DESARROLLO Y MAQUETACIÓN	2.240	57	54	1.154
1760549	SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA				935
1760550	PROYECTO DE OBRAS DE	1.500	240	240	500
1760551	MANTENIMIENTO SANTANDER	834	834		
1760552	ACTUACIONES EN SEGURIDAD				
1760553	DESARROLLO CAMPO DE VUELOS Y				
1760554	ÁREA DE MOVIMIENTOS SANTANDER				
TOTAL CENTRO		6.959	3.526	304	1.694
TOTAL CANTABRIA		6.959	3.526	304	1.694
					1.435

Las cantidades reflejadas en el cuadro adjunto se refieren a miles de euros.

ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

Una vez analizadas las distintas actuaciones propuestas para el futuro desarrollo del Sistema General Aeroportuario de Santander, según se ha definido en los correspondientes apartados de la Memoria, se procede en el presente capítulo, a efectuar el estudio de los costes de inversión necesarios para la realización de las distintas actuaciones programadas.

Este estudio se ha basado para el Corto Plazo en las inversiones que han sido consideradas en el Programa de Actuación Plurianual (PAP) 2011-2014, para cuatro años y del Plan Director que se hallan en las 1ª, 2ª y 3ª fases de actuación (inmediatas, primer y segundo horizonte), y para el Medio y Largo Plazo en las actuaciones que se hallan en la 4ª fase (tercer horizonte), recogidas en el Plan Director.

La cuantificación económica de la ejecución de las infraestructuras, que incluye además la adquisición de terrenos, indemnizaciones y reposiciones, se concreta anualmente en los Presupuestos Generales del Estado y en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020, del Ministerio de Fomento, quedando para una planificación posterior el resto de actuaciones previstas para el horizonte del Desarrollo Previsible del Plan Director. Dichas inversiones se llevarán a cabo con cargo a los presupuestos de la Entidad Pública Empresarial Aena.

Anualmente, los Presupuestos Generales del Estado, mediante el PAP, recogen las inversiones en infraestructuras previstas para el Aeropuerto de Santander para cuatro años, reflejándose la descripción del proyecto y la inversión total del período, así como sus previsiones de certificación desglosadas por anualidades.

A este respecto se adjunta el siguiente cuadro con las inversiones en Infraestructuras Públicas, PAP: 2011-2014, por un valor total de 6.959.000€, correspondientes al Aeropuerto de Santander, aprobado oficialmente. La inversión presupuestada para el año 2011 asciende a 3.526.000€.

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

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

PLAN DE ETAPAS-CONJUNTO DE ACTUACIONES

2

PLAN DE ETAPAS-CONJUNTO DE ACTUACIONES

El presente capítulo tiene como finalidad la descripción en el tiempo del conjunto de actuaciones a desarrollar en el Aeropuerto de Santander.

En la planificación de desarrollo de los grandes sistemas de transporte, como son los aeropuertos, se considera que durante dicho proceso la relación cronológica de actuaciones definidas en un principio, podrán sufrir ajustes y variaciones como consecuencia de la lógica adaptación de las inversiones programadas a la planificación general.

Las fases de desarrollo del aeropuerto están asociadas a la evolución de la relación capacidad/demanda, íntimamente ligada a las proyecciones de tráfico contenidas en el Plan Director del Aeropuerto y en los Planes de Actuación Aeroportuaria.

Una vez realizado por el Plan Director del Aeropuerto de Santander, el análisis y las comparaciones entre las necesidades futuras del aeropuerto y la capacidad actual del mismo, se conocen los horizontes de saturación de los diversos elementos del aeropuerto, permitiendo así analizar y definir el proceso de fases de actuación más conveniente; de tal forma, que durante las diferentes etapas de ejecución, el aeropuerto se vaya adaptando paulatinamente al crecimiento de tráfico estimado hasta llegar a su desarrollo previsible.

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

En los cuadros siguientes se describen las distintas actuaciones previstas a realizar, si bien hay que insistir en que la determinación concreta y precisa del periodo de tiempo a ejecutar cada una de estas actuaciones tiene un cierto carácter de flexibilidad, debido a las adaptaciones y

modificaciones impuestas por la evolución propia del tráfico del aeropuerto.

A partir de los datos obtenidos de las diversas fuentes ya indicadas, Plan Director y PAP, se establece de forma orientativa en este Plan Especial el posible proceso de desarrollo en el tiempo del Sistema General Aeroportuario de Santander a través de las dos fases de actuación recogidas en los cuadros siguientes.

La Fase I-Corto Plazo, incluye el conjunto de actuaciones, recogidas en el PAP para cuatro años y del Plan Director que se hallan en las 1ª, 2ª y 3ª fases de actuación, y destinadas a conducir el desarrollo del Sistema General Aeroportuario hacia el Desarrollo Previsible propuesto por el Plan Director y recogido en el Plan Especial.

La Fase II-Medio/Largo Plazo, recoge las actuaciones que conducen al Desarrollo Previsible propuesto, y que no fueron ejecutadas en el corto plazo.

Es interesante destacar, que el desarrollo de estas fases de actuación, no será un proceso encadenado, en el que una obra empieza al acabar otra, sino que diferentes actuaciones pertenecientes a distintos Subistemas o Zonas se podrían ejecutar superpuestas unas a las otras en el tiempo, según vayan surgiendo las necesidades del aeropuerto para su adecuado funcionamiento.

Asimismo, hay que tener en cuenta, que las actuaciones se llevan a cabo sin que pueda interrumpirse la actividad aeroportuaria, por lo que en ocasiones es necesario la realización de instalaciones provisionales, que una vez finalizadas las definitivas, tienen que ser adaptadas o demolidas.

Entre las actuaciones a realizar se incluyen no sólo las definidas en el nuevo Plan Director, sino también las que se están realizando como consecuencia del anterior.

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

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO
PLAN DE ETAPAS-CONJUNTO DE ACTUACIONES 3

CONJUNTO DE ACTUACIONES A DESARROLLAR EN EL AEROPUERTO DE SANTANDER

FASE I – CORTO PLAZO. PRINCIPALES ACTUACIONES (*)
PROYECTOS GENERALES
1 Obtención de título habilitante para el uso o utilización de los terrenos 2 Actualización equipamiento en Torre de Control
SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
3 Regularización de franjas de pista Actuaciones en seguridad Inversiones de apoyo y mantenimiento
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
4 Ampliación y construcción de aparcamientos 5 Construcción de un aparcamiento de autobuses 6 Construcción edificio señaleros y handling 7 Ampliación parcela combustibles 8 Reposición vallado y camino perimetral 9 Instalación Sistema de Iluminación Categoría

FASE II – MEDIO/LARGO PLAZO. PRINCIPALES ACTUACIONES (*)
PROYECTOS GENERALES
SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
10 Adecuación de vales 11 Estacionamiento handling 12 Ampliación de calle de rodaje 13 Nuevo puesto aislado 14 Nueva calle de salida rápida 15 Ampliación plataforma aviación general
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
16 Ampliación y remodelación del Edificio Terminal 17 Depósito de vehículos de alquiler y bolsa de taxis 18 Puesto de Inspección fronteriza

En la figura adjunta se grafican, sobre el plano del Sistema General Aeroportuario de Santander, las actuaciones que se van a ejecutar durante el desarrollo previsible.

(*) La denominación de las actuaciones contenidas en las tablas anteriores y del Plano de Actuaciones no se corresponden exactamente con los Proyectos PAP, de las tablas anteriores, por constituir estos proyectos una agrupación de las inversiones de características similares que actúan con el mismo objetivo.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011. Modificado Ene –Jun 2015

Aena

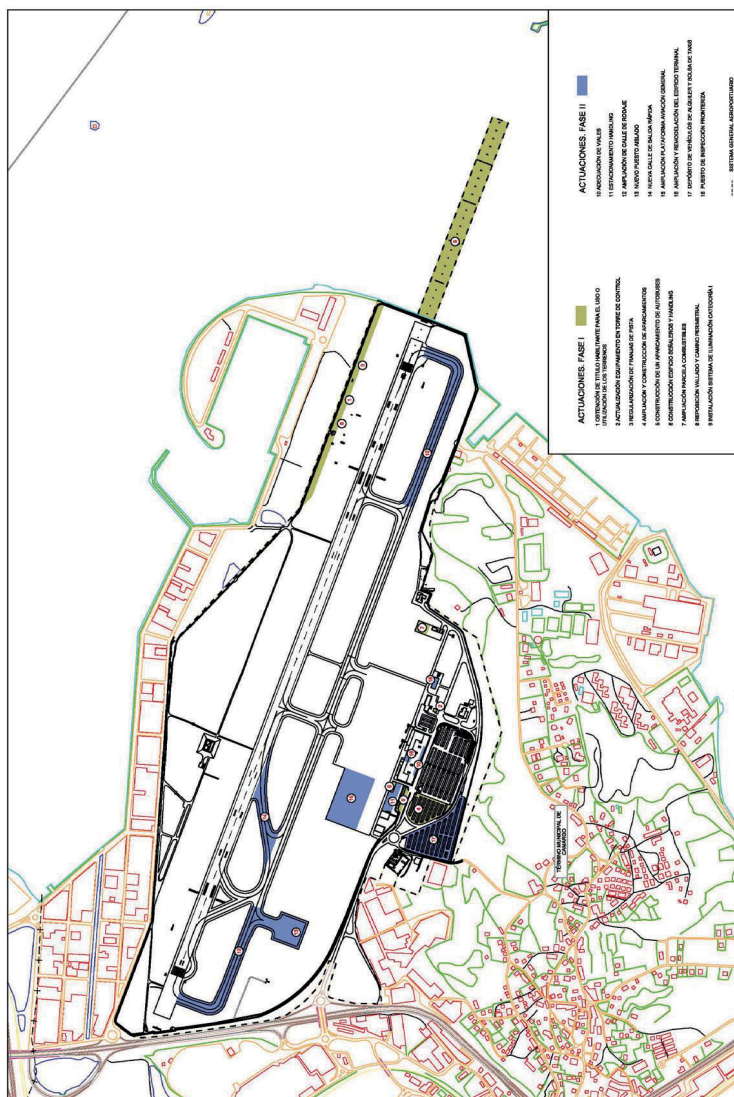


Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

4



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

Mayo 2011. Modificado Ene-Jun 2015



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

III. NORMAS URBANÍSTICAS

III. NORMAS URBANÍSTICAS 1

1. CONDICIONES GENERALES.

1.1. PRELIMINARES.

1.1.1. Naturaleza y Objeto.

1. Este documento contiene la Normativa de Aplicación del presente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander, redactado al amparo del artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, desarrollada mediante Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, y de la Ley La Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

2. La elaboración del Plan Especial se lleva a cabo de acuerdo con las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Santander, aprobado mediante Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio de 2010, en cumplimiento de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre.

3. El Plan Especial, en base al artículo 8 del citado Real Decreto 2591/1998, tiene por objeto la ordenación urbanística y territorial del Sistema General Aeroportuario de Santander, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio y como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones.

El Plan Especial incluirá 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.

Persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, prevé los espacios para las actividades y

servicios que garanticen una oferta que potencie al aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, reduciendo al máximo el impacto ambiental que genera sobre su entorno, así como garantizando la compatibilidad con el desarrollo urbanístico de su entorno.

1.1.2. Ámbito y Alcance.

1. La presente normativa será de aplicación dentro del ámbito de desarrollo del presente Plan Especial para el Sistema General Aeroportuario de Santander.

2. Dicho ámbito incluye no sólo los suelos ocupados por las actuales infraestructuras e instalaciones, sino también las áreas previstas para su ampliación hasta completar el Sistema General Aeroportuario, delimitado por el Plan Director del Aeropuerto de Santander, recto nº 1.

3. Dentro del propio Sistema General Aeroportuario, además del Subsistema de Movimiento de Aeronaves y del Subsistema de Actividades Aeroportuarios, que se describen más adelante, se definen unas Reservas Aeroporturias, que contienen los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de los Subsistemas y sus Zonas.

4. Debido a las singulares características del Sistema General Aeroportuario como intercambiador modal de transporte de naturaleza tridimensional, y con carácter de instrucción al planeamiento municipal del entorno, y para coordinar e integrar con los planeamientos de su entorno, se recogen en la presente Normativa las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, y asociadas al Sistema General Aeroportuario de Santander.

5. Igualmente, debido a la necesidad de garantizar la posibilidad de futuras ampliaciones se propone desde el Plan Especial una coordinación de la ordenación con el entorno del Sistema General Aeroportuario con la denominación de Coordinación de Accesos, Servicios e Infraestructuras, para garantizar la necesaria coherencia de los planeamientos urbanísticos de las superficies exteriores/interiores al Sistema General Aeroportuario.

1.1.3. Modificaciones del Ámbito del Sistema General Aeroportuario.

1. La modificación del ámbito del Sistema General Aeroportuario se llevará a cabo mediante la elaboración por la Entidad Pública Empresarial Aena de un documento de modificación del Plan Director, que se remitirá al Ministerio de Fomento para su tramitación y aprobación, la cual se realizará mediante Orden Ministerial, según lo establecido en el Real Decreto 2591/1998.

1.1.4. Vigencia, Revisión y Modificación.

1. El presente Plan Especial se aprueba por tiempo indefinido, debiendo ser revisado cuando sea modificado su contenido por la aprobación de un nuevo Plan Director.

2. En lo referente a la modificación de elementos puntuales del presente Plan Especial, se llevará a cabo siguiendo el procedimiento establecido en estas Normas Urbanísticas.

1.1.5. Interpretación.

1. La interpretación del Plan Especial compete a las Administraciones y organismos encargados de la ejecución del Plan y de velar por el cumplimiento de sus determinaciones.

III. NORMAS URBANÍSTICAS

2

2. La interpretación del Plan Especial y los supuestos de conflictos entre sus documentos, se resolverán partiendo de la base de que cada documento debe interpretarse en función de su contenido, y teniendo en cuenta que el texto de la Normativa prevalecerá sobre la documentación gráfica, con excepción de aquellos supuestos en que la interpretación de la documentación gráfica coincida con la que se desprenda de la Memoria, en cuyo caso prevalecerá dicha interpretación sobre la derivada de la Normativa. Si a pesar de ello subsistieran dudas en las determinaciones, prevalecerá la interpretación más favorable al cumplimiento de los objetivos del Plan Director y del Plan Especial que lo desarrolla.

3. Las Actuaciones incluidas en el Plan de Etapas-Conjunto de Actuaciones no se consideran con carácter vinculante, pudiendo estar sujetas a modificaciones debidas entre otros factores, por condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro, que sea aconsejable realizar para el óptimo funcionamiento del aeropuerto.

1.1.6. Régimen del Suelo.

1. El suelo comprendido dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario está afectado al dominio público y se encuentra regulado en la vigente Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y sus posteriores desarrollos; artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre y Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

2. El uso del suelo previsto dentro del ámbito del Plan Especial es el Uso Público Aeroportuario, con categoría de Sistema General, y con las infraestructuras, instalaciones y actividades aeroportuarias que se describen en estas Normas, recogidas en el artículo 166.1 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y en el

artículo 2 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

1.1.7. Tramitación del Plan Especial.

1. De acuerdo con el artículo 166.2 de la Ley 13/1996, "Dicho sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se formulará por Aena, de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director y se tramitará y aprobará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable". Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

2. Asimismo, la tramitación deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

1.1.8. Sistema de Actuación: Expropiación.

1. Según se establece en el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, "La aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general llevará implícita la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios, de los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto". Por lo que el Sistema de Actuación será el de expropiación.

1.2. NORMATIVA GENERAL DE APLICACIÓN

1. En todo lo que concierne al ámbito del presente Plan Especial le será de aplicación la normativa del sector del transporte aéreo, la urbanística, la medioambiental, así como otras normativas que le sean de aplicación.

2. Normativa Sectorial del Transporte Aéreo: Será de aplicación la normativa específica del sector. Aviación Civil, constituida por la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y demás disposiciones que la han desarrollado y adaptado al vigente ordenamiento constitucional, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

3. Normativa Urbanística: A nivel estatal es de aplicación el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo, y, con carácter supletorio, la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana. (Texto Refundido aprobado por Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril), así como los Reglamentos que la desarrollan.

La normativa autonómica territorial y urbanística de aplicación, se encuentra recogida en la Ley 2/2001, de 25 de junio de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, y su posterior modificación, Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria. Ley de Cantabria 6/2010, de 30 de julio, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, Decreto 65/2010, de 30 de septiembre, por el que se aprueban las Normas Urbanísticas Regionales, la Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación del Litoral, el Decreto 164/2003, de 18 de septiembre, por el que se regula la composición del Consejo de Ordenación del Territorio y Urbanismo (modificado por los Decretos 76/2009 y 145/2011).

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

III. NORMAS URBANÍSTICAS

3

necesarias para el desarrollo previsto en el Plan Especial.

3. Las actuaciones y obras del Sistema General Aeroportuario de Santander, se encuentran sometidas al cumplimiento de las condiciones derivadas de los procedimientos de protección ambiental que corresponda de acuerdo con la legislación vigente.

Siendo el presente Plan Especial un desarrollo que se ajusta completamente al Plan Director del Aeropuerto, se respetarán las determinaciones de la Memoria Ambiental del Plan Director del Aeropuerto de Santander, aprobado mediante Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio de 2010 que fue tramitado ambientalmente según lo establecido en la Ley 9/2006, de 28 de abril.

Asimismo, con carácter complementario, en relación con la implantación del sistema de iluminación de aproximación en la cabecera del aeropuerto y con el traslado y ampliación del vial y camino perimetral al humedal de la Charca de Raos, con carácter previo a la realización de los correspondientes proyectos, se deberá consultar a los departamentos competentes en materia de evaluación ambiental de proyectos y conservación de la naturaleza.

favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación.

2. Aena, según se establece en el artículo 156 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, podrá otorgar concesiones y autorizaciones a terceros dentro del dominio público aeroportuario, para el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicio público. En este supuesto, podrá ser de aplicación todo lo previsto en el artículo 2.3.3. "Proyectos y Obras Promovidos por Terceros" de estas Normas.

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

2.1.2. Ejecución del Plan Especial.

1. Las etapas del desarrollo del Plan Especial se conformarán según vayan cumpliéndose las previsiones de demanda del Plan Director, ejecutándose en consecuencia.

2. La ejecución material de las infraestructuras, instalaciones y edificaciones contenidas en el ámbito de este Plan Especial, tanto en lo que se refiere al Subistema de Movimiento de Aeronaves como al Subistema de Actividades Aeroportuarias, se realizará mediante las obras de ejecución, reparación, conservación, modificación o demolición que sean

4. Normativa Medioambiental: Será de aplicación la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, 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, Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, 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 zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas).

En el ámbito autonómico, la normativa medioambiental está recogida en la Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre de Control Ambiental Integrado.

2. NORMAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL.

2.1. RÉGIMEN GENERAL.

2.1.1. Ejecución de obras en el recinto aeroportuario

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

Dichas obras deberán adaptarse al Plan Especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente, a cuyo efecto los proyectos deberán someterse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado Agosto 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

III. NORMAS URBANÍSTICAS

4

2.2. CLASES DE PROYECTOS.

2.2.1. Proyectos de Infraestructuras Aeroportuarias.

1. Son los instrumentos técnicos para la ejecución material de las Infraestructuras e instalaciones previstos en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves según el presente Plan Especial; tanto en lo que se refiere a obras de nueva ejecución, como a los de reparación, conservación, modificación o demolición.
2. Abarcan la ejecución de todas las infraestructuras, tanto en lo que respecta al campo de vuelos e instalaciones y servicios auxiliares, como a las infraestructuras de red viaria, redes de servicios básicos, redes energéticas, y redes de comunicaciones y de servicios de seguridad o protección; con las puntualizaciones recogidas en el apartado siguiente, en lo que se refiere a los Proyectos de Urbanización.
3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Infraestructuras Aeroportuarias se ajustará a la normativa tecnológica del sector específico que le sea de aplicación.

2.2.2. Proyectos de Urbanización.

1. Son los instrumentos técnicos para la ejecución integral de las obras de infraestructuras destinadas a la creación de espacios urbanizados para la implantación de conjuntos de instalaciones o edificaciones destinadas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias.
2. Los Proyectos de Urbanización deberán desarrollar las previsiones de ordenación contenidas en el Plan Especial; bien sea directamente, o bien mediante la previa redacción de un Proyecto de Ordenación, descrito posteriormente, cuando así lo requiera la planificación aeroportuaria.

3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Urbanización se atenderá a lo previsto en la legislación urbanística aplicable, y a las especificaciones tecnológicas del sector específico que le sean de aplicación.

2.2.3. Proyectos de Ordenación.

1. Constituyen un instrumento interno para la ejecución del desarrollo del aeropuerto, cuyo objeto es garantizar la coordinación entre los distintos elementos del aeropuerto e informar del desarrollo del mismo a las autoridades urbanísticas, a la vez que permite completar las determinaciones del Plan Especial cuando ello convenga para obtener el grado de precisión necesario para la redacción de los Proyectos de Edificación.

2. Los Proyectos de Ordenación se atenderán a los criterios de ordenación previstos en el Plan Especial, estableciendo los viarios y la ordenación de volúmenes que serán de aplicación para las instalaciones y edificaciones comprendidas en su ámbito. Podrán asimismo adaptar o completar la red viaria y la de infraestructuras cuando ello sea necesario para proporcionar los accesos y enlaces adecuados. Su tramitación se realizará de acuerdo con lo previsto en el apartado 2.3.2, de estas Normas.

2.2.4. Proyectos de Edificación.

1. Son los instrumentos técnicos para el desarrollo de las obras de ejecución, reparación, conservación, modificación o demolición de los edificios o inmuebles previstos en el presente Plan Especial.
2. Los Proyectos de Edificación desarrollarán las previsiones contenidas en este Plan Especial en todo lo que se refiere a las condiciones de tipo de actividad,

posición, volumen y relación con el entorno; bien sea directamente, o bien mediante la redacción previa de un Proyecto de Ordenación y en su caso Proyecto de Urbanización, cuando así lo requiera la planificación aeroportuaria.

3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Edificación se atenderá a la normativa específica vigente en materia de edificación, y a la que sea de aplicación general en dicha materia en el Municipio correspondiente.

2.3. TRAMITACIÓN DE LOS PROYECTOS.

2.3.1. Normativa de aplicación.

1. Aena promoverá los proyectos de infraestructuras, instalaciones o edificaciones que sean necesarios; bien por sí misma, como entidad titular de la gestión del dominio público aeroportuario, o bien a través de otras entidades o particulares, que fueran concesionarios de actividades o servicios en el recinto aeroportuario, según está previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea y disposiciones reglamentarias correspondientes.

Se regulan por lo determinado en el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y en el artículo 10 del Real Decreto 2591/1988, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

2.3.2. Proyectos y Obras Promovidas por Aena.

1. Las obras promovidas por Aena en el ámbito del Sistema General Aeroportuario, por vía de Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización o Proyectos de Edificación, en cualquiera de los dos Subsistemas: de Movimiento de Aeronaves y de Actividades



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

III. NORMAS URBANÍSTICAS

5

Aeropuertos, tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que al amparo de lo establecido en el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, no estarán sujetas a los actos de control preventivo municipal contenidos en el artículo 84.1b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local; por tanto, no estarán sujetas a licencia municipal de obras y estarán exentas de impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras.

2. Dichos proyectos deberán ajustarse a lo previsto en el presente Plan Especial, para cuya comprobación se someterán a informe de las Administraciones Autonómica y Municipal competentes en cada caso, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa. Se entenderá asimismo que dicho informe sustituye a la tramitación que hubiera sido procedente para otros supuestos, según la legislación urbanística general.

3. En todo caso, los Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización y Proyectos de Edificación promovidos por Aena se ajustarán a la normativa tecnológica, reglamentaria y procedimental, que rija en los sectores afectados, según la legislación general vigente.

4. A los efectos previstos en el apartado siguiente de estas Normas, y con el fin de garantizar el ordenamiento espacial y funcional de las obras de edificación promovidas por terceros en el recinto aeroportuario, Aena promoverá, cuando ello sea necesario, la redacción de los Proyectos de Ordenación, cuya tramitación se atenderá al procedimiento expuesto para las distintas clases de Proyectos de ejecución en los apartados anteriores.

2.3.3. Proyectos y Obras Promovidas por Terceros.

1. Los particulares y empresas de derecho público o privado podrán promover obras de urbanización y edificación dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario, si hubieran sido objeto de la preceptiva autorización o concesión por parte de Aena, como agentes u operadores para ejercer actividades o prestar servicios aeroportuarios.

2. Con el fin de crear el marco funcional y espacial adecuado para los Proyectos de Urbanización y Edificación promovidos por terceros deberán cumplir con lo establecido en el artículo 10.2 del Real Decreto 2591/1998, "Las obras realizadas en el dominio público aeroportuario en virtud de autorización o concesión no eximen a sus promotores de la obtención de los permisos, licencias y demás autorizaciones que sean exigibles por las disposiciones vigentes. El proyecto de construcción deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario y a él se acompañará un informe de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea sobre la compatibilidad con el plan especial o, en otro caso, sobre la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto".

3. Aena promoverá, en caso de ser necesario, la redacción de los Proyectos de Ordenación encaminados a definir los parámetros volumétricos de las edificaciones, y a proporcionar las infraestructuras de acceso y servicio correspondientes.

4. Los Proyectos de Ordenación, que se atenderán a lo previsto en los artículos 2.2.3 y 2.3.2 de estas Normas, definirán viarios y líneas de fachada o cerramientos a que debe ajustarse la edificación, cuando ello sea necesario, así como sus condiciones de tipo de actividad, volumen y posición.

5. Para la obtención de permisos, licencias y demás autorizaciones, los promotores deberán presentar la documentación necesaria, incluyendo plano con la ordenación del conjunto del área o del edificio donde se ubique, con el informe de conformidad de Aena.

3. COMPATIBILIDAD DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO CON EL ENTORNO.

3.1. SERVIDUMBRES DERIVADAS DE LA NAVEGACIÓN AEREA

1. De acuerdo con lo establecido en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, modificada por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación aérea, estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en las disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación.

2. La Disposición Adicional Única de la citada Ley 48/1960, establece que "Las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, regulando las condiciones que exigen la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional."

El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros 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 referidos.

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

III. NORMAS URBANÍSTICAS

6

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

3. Igualmente, de conformidad con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas los sectores del territorio afectados al funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte aéreo, así como los sectores de territorio situados en el entorno de estas infraestructuras, existentes o proyectadas.

3.1.1. Servidumbres Aeronáuticas.

1. Constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que son necesarias establecer en aquéllos y sus alrededores para la seguridad de los movimientos de las aeronaves.

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aquellas que son necesarias establecer para garantizar su correcto funcionamiento, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

Constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves, aquellas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

2. Las limitaciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas: de Aeródromo, Radioeléctricas y de Operación, al desarrollo urbanístico del Sistema General Aeroportuario y su entorno, derivan del dominio eminente del Estado sobre el espacio aéreo. Son normas de obligado cumplimiento, según establece la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como normativa de

desarrollo, y sus posteriores modificaciones: Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto y Real Decreto 297/2013, de 26 de abril.

3. La competencia para el establecimiento de estas servidumbres corresponde al Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo estipulado en la Ley sobre Navegación Aérea y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, previa aprobación de la Comisión Interministerial de los Ministerios de Defensa y Fomento (CIDEFO).

3.1.2. Servidumbres acústicas.

1. Las limitaciones impuestas por las Servidumbres acústicas se encuentran reguladas en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y su legislación 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.

2. La competencia para el establecimiento de estas servidumbres impuestas por razón de la navegación aérea corresponden al Ministerio de Fomento.

3. Las zonas de servidumbres acústicas se delimitan en el mapa de ruido del aeropuerto, medido o calculado mediante la aplicación de los criterios técnicos establecidos según la legislación vigente en materia de ruido.

3.2. LAS LIMITACIONES URBANÍSTICAS DERIVADAS DE LAS SERVIDUMBRES

3.2.1. Limitaciones Derivadas de las Servidumbres Aeronáuticas

1. Dichas Servidumbres Aeronáuticas están sujetas a aprobación por Real Decreto, según está previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea, y posterior normativa específica.

2. Siendo así que las superficies limitadoras de obstáculos comprendidas en el conjunto de Servidumbres Físicas, Radioeléctricas y de Operación contienen restricciones al libre ejercicio edificatorio, y dado que estas limitaciones son norma de obligado cumplimiento, los planeamientos urbanísticos de los Municipios afectados (Anpuero, Arnuero, Bárcena del Cidero, Bareyo, Camargo, Colindres, El Astillero, Entrambasaguas, Escalante, Hazas de Cesto, Laredo, Liendo, Liérganes, Limpas, Marina de Cudeyo, Medio Cudeyo, Meruelo, Miengo, Penagos, Piélagos, Ramales de la Victoria, Rasines, Ribamontán del Mar, Ribamontán del Monte, Riotuerto, Ruesga, Santa Cruz de Bezana, Santander, Sobrzo, Suances, Villaescusa y Voto) deberán incluir en su normativa las determinaciones que garanticen el cumplimiento de las restricciones o limitaciones mencionadas.

3. La altura máxima de las construcciones e instalaciones en los espacios y zonas afectadas estará sometida a lo determinado en las Servidumbres Aeronáuticas vigentes del Aeropuerto de Santander.

3.2.2. Limitaciones derivadas de las Servidumbres Acústicas.

1. En cumplimiento del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, el planeamiento territorial y urbanístico incluirá entre sus determinaciones las que resulten necesarias para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas en los ámbitos territoriales de ordenación afectados por ellas, de acuerdo con los objetivos de calidad acústica que establece para cada una de las áreas acústicas.



- El planeamiento debe incorporar, específicamente las limitaciones necesarias que impidan la implantación de nuevos usos: residenciales, dotacionales educativos y sanitarios y otros usos, incompatibles con los niveles de ruido iguales o superiores a L_{eq} día 60 dB(A) y L_{eq} noche 50 dB(A). Todo ello sin perjuicio del cumplimiento de lo determinado por otras normativas estatales, autonómicas o locales, tanto para el planeamiento como para las construcciones.
- 3.2.3. Informes y permisos en espacios sujetos a Servidumbres Aeronáuticas.**
- Los Planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su Revisión o Modificación, que afecten a la Zona de Servicio del aeropuerto o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea o de la Ley de Ruido, deberán ser compatibles con las mismas, así como con las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto de Santander requiriendo, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, informe previo del Ministerio de Fomento, el cual tendrá carácter vinculante, de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.
 - La realización de construcciones, instalaciones o plantaciones en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas, requerirá resolución favorable de la Administración Aeronáutica competente de acuerdo con el Decreto 584/1972, de Servidumbres Aeronáuticas y sus modificaciones. La Administración Urbanística solicitará el mencionado informe antes de otorgar la correspondiente licencia, de acuerdo al procedimiento establecido en el artículo 30 del citado Decreto 584/1972.
3. Cuando se trate de actuaciones promovidas por la Administración Local o Autonómica se solicitará directamente dicha resolución a la Dirección General de Aviación Civil con anterioridad a la autorización del proyecto correspondiente.
4. De acuerdo con lo establecido por el artículo 8 del Decreto 584/1972, de Servidumbres Aeronáuticas, fuera de las zonas de afectación de las mismas deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien metros (100 m) sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar. Las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a la Dirección General de Aviación Civil para que por ésta se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea.
- 4. CONDICIONES PARTICULARES.**
- 4.1. SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES.**
- 4.1.1. Definiciones.**
- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves engloba, como elementos constitutivos del mismo, el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, ayudas a la navegación y los servicios de control de tránsito, con las infraestructuras e instalaciones que se describen en el apartado siguiente.
 - La modificación o ampliación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves, no recogida en el Plan Director y que implique modificaciones de carácter sustancial, conllevará la previa modificación de dicho Plan Director, según lo señalado en el artículo 1.1.3. de estas Normas.
- 4.1.2. Elementos del Subsistema de Movimiento de Aeronaves.
- El Campo de Vuelos está constituido por todas las infraestructuras aeroportuarias por donde circulan las aeronaves antes de despegar o después de aterrizar: pistas, calles de rodadura, calles de salida y apartaderos de espera, así como los espacios libres asociados a todas estas infraestructuras, que tienen por objeto garantizar la seguridad en la circulación de las aeronaves.
 - La plataforma es la superficie comunicada directamente con el campo de vuelos, y destinada al estacionamiento de las aeronaves, con el fin de que se permita el embarque/carga o desembarque/descarga de pasajeros/mercancías, así como el apoyo de servicio en tierra a dichas aeronaves (catering, suministro de combustible, limpieza, etc.).
 - Ayudas a la Navegación Aérea: contienen todo el conjunto de instalaciones, tanto radioeléctricas como visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aproximación, aterrizaje, rodadura y despegue dentro del espacio aéreo controlado, con las máximas garantías de seguridad.
- El conjunto de Ayudas a la Navegación podrá modificarse o ampliarse en todo momento, según lo requieran la evolución del tráfico o el desarrollo tecnológico aeronáutico.
- Las Instalaciones Auxiliares constituyen el conjunto de infraestructuras y servicios necesarios para la operación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves. Incluyen los viales interiores y aparcamientos de los vehículos de servicio, los puestos de carga, y las instalaciones para equipos de servicio; así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este

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

III. NORMAS URBANÍSTICAS

8

Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga. También se incluyen en este apartado, algunas de las instalaciones del servicio de contra-incendios (SEI), cuya proximidad y accesibilidad a las pistas resulta imprescindible.

4.1.3. Desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

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

2. Dada la singularidad y complejidad del transporte aéreo, pueden surgir necesidades originadas, entre otros factores, por condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro, que sea aconsejable realizar en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves para el óptimo funcionamiento del aeropuerto. Estas actuaciones o modificaciones pueden no ser estrictamente pertenecientes a este Subsistema, en cuyo caso deberán ser justificadas por Aena.

4.2. SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS.

4.2.1. Definiciones.

1. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias engloba, como elementos constitutivos del mismo, todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios que completan el proceso de intercambio modal dentro del ámbito aeroportuario, garantizando su eficacia funcional y la calidad del servicio adecuada al rango del Sistema General Aeroportuario de Santander, estando

sus actividades reguladas en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

2. Para cumplir los fines mencionados en el párrafo anterior, y dentro del marco del Uso Público Aeroportuario, el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se organiza según las Zonas y Líneas descritas en el capítulo "Ordenación. Principios Generales". En el siguiente artículo 4.2.2. "Elementos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias" de estas Normas, se enumeran dichas actividades, aunque no de forma exhaustiva, según sus Zonas y Líneas Funcionales.

3. La ejecución material de las infraestructuras, instalaciones y edificaciones contenidas en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se realizará mediante la redacción y tramitación de los Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización, Proyectos de Edificación, y en su caso Proyectos de Ordenación descritos en estas Normas y con los procedimientos indicados a tal efecto.

4.2.2. Elementos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

1. La Zona de Pasajeros contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque en la aeronave. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta zona, y desarrolladas según tres Líneas Funcionales, son las siguientes.

Primera Línea: Edificios y Área Terminal de Pasajeros. Servicios de recepción de pasajeros y facturación. Servicios comerciales y de atención a pasajeros y empleados. Agentes y operadores, compañías aéreas,

agencias de viajes. Servicios de seguridad, operativos y personales, comerciales y de atención al pasajero y empleados en áreas o recintos de acceso restringido.

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

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

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

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

Segunda Línea: Servicios y despachos de aduanas. Edificios y servicios para transitarios. Servicios personales y comerciales de atención a usuarios y empleados. Elementos de intercambio con las redes de

III. NORMAS URBANÍSTICAS

9

transporte terrestre: red viaria, aparcamientos de vehículos e intercambiadores de transporte público.

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

3. Zona de Apoyo a la Aeronave: contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Su desarrollo puede conllevar la creación de plataformas de aeronaves y calles auxiliares. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales, son, entre otras, las siguientes:

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

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

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

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

Primera Línea: Torre de Control, Bloque Técnico. Instalaciones y servicios de agentes de handling,

Servicio de Extinción de Incendios, catering, y demás operadores en contacto con el campo de vuelos.

Segunda Línea: Instalaciones y servicios de asistencia y mantenimiento de rampas y campo de vuelos. Aparcamientos de vehículos de servicio y elementos de asistencia.

Tercera Línea: Servicios de atención al empleado. Almacenes, cocheras, y talleres de mantenimiento de elementos y vehículos de servicio. Instalaciones, administración y almacenes de catering y demás operadores. Oficinas y servicios de la Administración aeroportuaria. Centro de Emisores. Vario y aparcamientos de servicio de la Zona.

5. Zona de Aviación General: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales, son, entre otras, las siguientes:

Primera Línea: Edificio Terminal. Dependencias, hangares y talleres de asistencia a las aeronaves.

Segunda Línea: Servicios de atención al usuario y servicios administrativos y operativos. Vario de acceso y aparcamientos de vehículos.

Tercera Línea: Servicios auxiliares. Actividades sociales, culturales y deportivas. Vario y aparcamiento de vehículos.

6. Zona de Abastecimiento Energético: Contiene las acometidas, instalaciones, elementos terminales de las redes de distribución de las infraestructuras energéticas

y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Estas redes son, entre otras, las siguientes:

Almacenamiento, distribución y servicio de combustibles y lubricantes. Sistemas de información y comunicaciones. Transformación y distribución de energía eléctrica. Sistemas de alumbrado y señalización. Protección y lucha contra incendios. Abastecimiento de agua: acometida, captación, tratamiento, almacenamiento y distribución de agua. Drenaje, saneamiento y depuración de aguas residuales. Recogida y tratamiento de residuos. Vario y aparcamiento de vehículos.

7. Zona de Actividades Complementarias: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a las actividades complementarias relacionadas con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que prestan a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen; así como espacios destinados a equipamientos.

4.2.3. Desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

1. Por lo que se refiere al futuro desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, sus características se han descrito y pormenorizado en el capítulo de "Ordenación", así como en los correspondientes planos de "Ordenación" del presente Plan Especial.

2. No obstante lo anterior, como consecuencia de la singularidad y complejidad del transporte aéreo, pueden surgir necesidades originadas en este Subsistema, entre otros factores, por condicionantes normativos, de seguridad, técnicos operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro, que sea



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

III. NORMAS URBANÍSTICAS

10

aconsejable para el óptimo funcionamiento del aeropuerto. Estas actuaciones o modificaciones deberán ser justificadas por Aena.

3. La Zonificación y la división en Líneas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias es de naturaleza conceptual, y no se traduce necesariamente en una segregación espacial, por lo que el desarrollo de cualquiera de las Zonas y Líneas se podrá realizar en el área prevista para otras, o en la Reserva Aeroportuaria, debiendo ser justificadas por Aena dichas variaciones o modificaciones.

4. Las redes de conducción y los depósitos de combustible, así como la instalación de gasolneras para servicio de pasajeros y empleados, podrán situarse en cualquier área del Sistema General Aeroportuario.

5. Las actividades complementarias, comerciales o industriales así como los espacios destinados a equipamientos, relacionados con el tráfico aéreo o con los usuarios, podrán situarse en cualquier área del Sistema General Aeroportuario.

4.2.4. Criterios generales de ordenación.

1. Los criterios de ordenación tendrán en cuenta las siguientes particularidades del Sistema General Aeroportuario, dado que el Sistema General es un dominio público sin aprovechamiento lucrativo:

a) El Sistema General constituye una única parcela, por lo que sus viarios deben considerarse como viarios interiores al Sistema General, no fijando, por lo tanto, alineaciones ni rasantes oficiales. Las parcelas que puedan definirse, lo son únicamente a efectos de delimitación de los terrenos objeto de concesión.

b) A efectos de determinar la ordenación resultante, se define la Intensidad Edificatoria como la relación entre la superficie edificada o que pueda edificarse y la superficie del área de referencia sobre la que se actúa. Se considerará como superficie edificada la así computable según las Normas Urbanísticas del planeamiento municipal.

c) Se define como Intensidad Edificatoria del Sistema General Aeroportuario el cociente entre la superficie de las edificaciones existentes, o previstas en el Plan Director, y la superficie total del ámbito del Sistema General Aeroportuario.

d) Se define como Intensidad Edificatoria del Subsistema de Actividades Aeroportuarias el cociente entre la superficie de las edificaciones existentes, o previstas en el Plan Director, y la superficie de dicho Subsistema.

2. La Intensidad Edificatoria bruta del Sistema General Aeroportuario no podrá superar la cuanta de 0,17 m²/m².

3. Todas las instalaciones y edificaciones del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se ajustarán a las restricciones y limitaciones contenidas en el conjunto de Servidumbres Aeronáuticas establecidas de acuerdo con el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones. Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto y Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social y legislación vigente en la materia.

4. La altura máxima de las edificaciones será de 16 m, excepto en la 1ª Línea Funcional y en aquellos casos en que la especificidad de las actividades justifiquen una altura singular, debiendo tener en cuenta lo establecido en el punto anterior.

5. En cuanto a la integración paisajística y tratamiento estético de las edificaciones e instalaciones, éstas deberán responder en su adecuación formal, texturas y acabados, tanto a la actividad desarrollada como a la tradición arquitectónica del lugar y entorno en que se ubican, permitiendo a su vez, las innovaciones formales propias de la tecnología aeroportuaria.

En cuanto a su entorno, se tendrá en cuenta su percepción visual desde los accesos y vistas más frecuentes, así como la disposición del conjunto de las edificaciones, incluyendo, en caso necesario, para su integración en el paisaje, la instalación de pantallas vegetales.

6. Los taludes y espacios libres se mantendrán con su vegetación natural o ajardinada con especies de fácil conservación y bajo consumo hídrico, y se cuidará el tratamiento de borde del ámbito aeroportuario.

7. Las redes viarias del Sistema General Aeroportuario y sus enlaces con el Sistema General de Comunicaciones se adaptará al relieve y características del terreno, siempre que no existan otros condicionantes derivados de requerimientos funcionales aeronáuticos.

4.2.5. Criterios de ordenación para obras promovidas por terceros.

1. A los efectos previstos en el artículo 2.3.3. de estas Normas, las instalaciones y edificaciones, de 2ª y 3ª línea funcional, en régimen de concesión de uso, además de las limitaciones antes mencionadas, se atenderán a los siguientes criterios de ordenación:

a) Ocupación máxima de la edificación: 60% de la superficie de suelo objeto de concesión o parcela.

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

11

III. NORMAS URBANÍSTICAS

b) Retranqueos a viarios:

- A viario interno principal, mínimo de 10 m.
- A viario interno secundario, mínimo de 5 m.

En el espacio libre resultante del retranqueo se podrán instalar zonas ajardinadas, aparcamientos en superficie, casetas de control de accesos y muelles de carga y descarga. No podrá instalarse almacenaje al aire libre. Se permitirán instalaciones tales como depósitos de combustible, y centros de transformación, que estén al servicio del edificio y siempre que se oculten a la vista desde el viario.

c) Aparcamientos: Se reservará un mínimo de 1 plaza por cada 100 m² de superficie construida, dentro de la parcela objeto de concesión.

d) Áreas exclusivas de carga y descarga: Se preverá espacio libre suficiente para el aparcamiento y maniobra de los vehículos dentro de la parcela objeto de concesión.

2. Cuando por requerimientos funcionales de la actividad o actividades a implantar, se requiera modificar o ajustar las anteriores condiciones de ordenación, se realizará mediante Estudio de Detalle, que se tramitará de acuerdo con la legislación urbanística vigente.

4.3. RESERVA AEROPORTUARIA.

1. Por lo que se refiere al futuro desarrollo de los suelos de Reserva Aeroportuaria, su naturaleza y características se recogen en el capítulo de "Ordenación" del presente Plan Especial.

2. El Plan Especial puede incorporar y/o desarrollar en su ordenación las Reservas Aeroportuarias, ya sea por

mejoras en la calidad y capacidad demandada, ya sea por otros motivos de coordinación aeropuerto-entorno.

3. En el caso de que el Plan Especial no haya incorporado en su ordenación la totalidad de las Reservas Aeroportuarias, esta incorporación se podrá realizar posteriormente. En caso de ser necesario, se realizará mediante uno o varios Proyectos de Ordenación descritos en el artículo 2.2.3. de estas Normas.

4.4. NORMAS TRANSITORIAS.

1. En ambos subsistemas se permitirá la demolición, reforma, consolidación, adecuación o ampliación de todas las instalaciones aeroportuarias actuales, así como las obras nuevas necesarias para posibilitar la continuidad de la actividad diaria del aeropuerto, teniendo que ser justificada por Aena la necesidad de dichas obras.

2. Las áreas con urbanización consolidada podrán mantener los criterios de ordenación existentes, o bien, aplicar en ellas los criterios fijados en el artículo 4.2.5.

3. Se consideran fuera de ordenación todas las construcciones e instalaciones existentes dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario, no pertenecientes a Aena ni reguladas por la correspondiente concesión o autorización.

Aena
Madrid, agosto 2015

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado Agosto 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

Aena  **Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea**
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
DIVISIÓN DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL

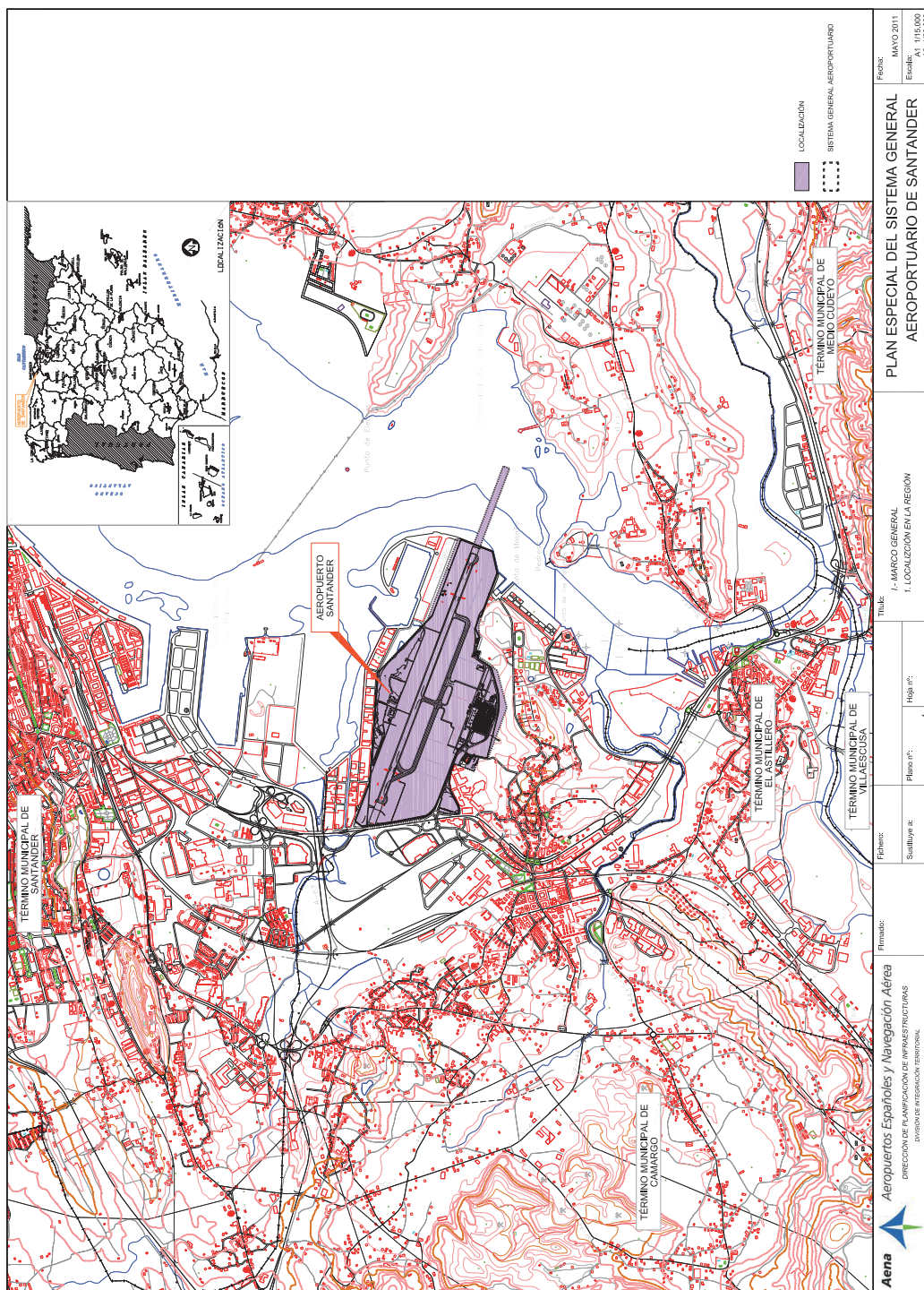
PLANOS

PLAN ESPECIAL
DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011. Modificado marzo 2014 y enero-junio 2015

CVE-2015-12454

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



CVE-2015-12454