

sumario

1.DISPOSICIONES GENERALES

- CVE-2015-12454** **Consejo de Gobierno** Decreto 148/2015, de 15 de octubre, por el que se aprueba definitivamente el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander. Pág. 9872

7.OTROS ANUNCIOS

7.1.URBANISMO

- CVE-2015-12463** **Consejo de Gobierno** Decreto 150/2015, de 29 de octubre, por el que se procede a la inclusión y zonificación de terrenos del municipio de Miengo en el ámbito de aplicación del Plan de Ordenación del Litoral. Pág. 9980

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

1.DISPOSICIONES GENERALES

CONSEJO DE GOBIERNO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CVE-2015-12454

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

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

DISPONGO

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

Santander, 15 de octubre de 2015.

El presidente del Consejo de Gobierno,

Miguel Ángel Revilla Roiz.

La consejera de Universidades e Investigación,

Medio Ambiente y Política Social,

Rosa Eva Díaz Tezanos.

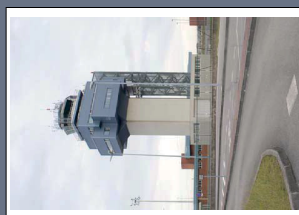
VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

Aena Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea



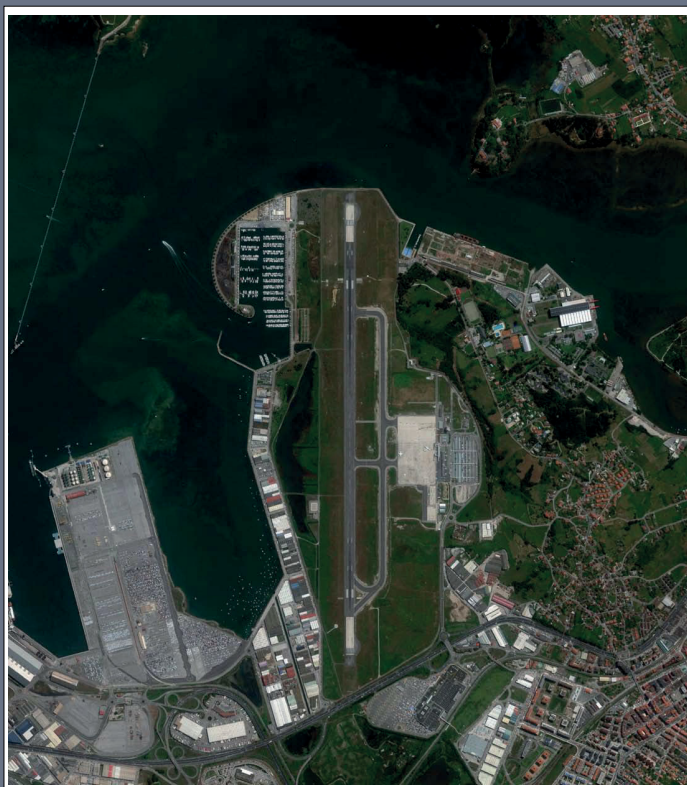
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

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



DOCUMENTO DE TRAMITACIÓN URBANÍSTICA

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



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

CVE-2015-12454

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

Aena
Aeropuertos Españoles
y Navegación Aérea

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PLANOS

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

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

Aena
Madrid, octubre de 2015

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

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

ÍNDICE

ÍNDICE DE CONTENIDO

I. MEMORIA

I.1. ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN

Objetivo y Alcance
Entidad Promotora del Plan Especial

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE

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

PRINCIPIOS GENERALES

Estructura Funcional del Aeropuerto

SITUACIÓN ACTUAL

I.2. ORDENACIÓN

DESCRIPCIÓN

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

I.3 ANEJOS MEMORIA

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO

Servidumbres Aeronáuticas
Servidumbres Acústicas

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

2. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

3. INFORMACIÓN AMBIENTAL

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

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PLAN DE ETAPAS

ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

PLAN DE ETAPAS-CONJUNTO DE ACTUACIONES

III. NORMAS URBANÍSTICAS

1. CONDICIONES GENERALES

2. NORMAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

3. COMPATIBILIDAD DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO CON SU ENTORNO

4. CONDICIONES PARTICULARES

5. AFECCIONES DERIVADAS DE OTRAS LEGISLACIONES

IV. PLANOS

I. MARCO GENERAL

II. INFORMACIÓN

III. ORDENACIÓN

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. MEMORIA

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

I.1. ANTECEDENTES

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.1 ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN

1

INTRODUCCIÓN

Objetivo y Alcance

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

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

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

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

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

contenidas en el correspondiente Plan Director y se tramitará y aprobará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Plan Especial

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

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011. Modificado Ene-Jun 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

I.1 ANTECEDENTES INTRODUCCIÓN

2

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

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

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

ENTIDAD PROMOTORA DEL PLAN ESPECIAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dicho sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se formulará por el gestor, de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director y se tramitará y aprobará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable (...)"

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

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011. Modificado Ene-Jun 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

1.1 ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 3

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

Normativa Específica

La planificación de los Aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social – modificado posteriormente por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por el art. 52 del Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, confirmado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, – y por su desarrollo posterior, a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

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

Dicha normativa establece entre otras disposiciones que:

"Los planes generales y demás instrumentos generales de

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

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

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

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

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

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

Normativa General

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

Asimismo, la Ley de Navegación Aérea contiene las disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos, todo ello sometido a la jurisdicción militar hasta la reorganización de la Administración del Estado mediante el Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, por el que se creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa. Una disposición posterior, el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.

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

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.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 4

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

Asimismo, se recogen los aspectos de tramitación de ambos planes; también indica que, las obras realizadas por el gestor del aeropuerto, en este caso Aena, en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1 b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

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

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

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, y Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, establecen tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto, así como el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificado por, el citado Real Decreto 154/2003.

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

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

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

NORMATIVA TERRITORIAL

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

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

Como ya se ha indicado, la tramitación y aprobación de los Planes Especiales Aeroportuarios debe interpretarse conforme a lo dispuesto por las leyes urbanísticas y de ordenación territorial de la Comunidad Autónoma respectiva, se encuentran también sujetos a lo dispuesto por las leyes sectoriales del Estado y a las conclusiones sentadas por la jurisprudencia constitucional en relación con la planificación sectorial del mismo.

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

Normativa Estatal. Ley de Suelo

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

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

Normativa Autonómica

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

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

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

1.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 5

NORMATIVA AMBIENTAL

Normativa Estatal

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado Ene-Jun-Agosto y Octubre 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

1.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 6

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

Normativa Autonómica

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

OTRAS NORMATIVAS

La legislación básica sectorial sobre carreteras viene recogida en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, y en el Real Decreto 1812/1994, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras. También hay que señalar la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y el Real Decreto 2387/20043, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

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

Bienes de Interés Cultural y Elementos Catalogados

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

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

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

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

PLANEAMIENTO VIGENTE

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

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

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

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado Ene-Jun-Agosto y Octubre 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

I.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 7

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

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

El artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, añade la Disposición Adicional Única a la Ley de Navegación Aérea, la cual establece lo siguiente: "El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referido".

Planeamiento Sectorial

Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte

Modificado Ene-Jun 2015

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

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

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

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

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

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

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

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

Plan Sectorial del Transporte Aéreo

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

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



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

1.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 8

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

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

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

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

Plan Director del Aeropuerto de Santander

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

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

Las previsiones de crecimiento de pasajeros y aeronaves, dan como resultado unas necesidades de adecuación de las infraestructuras aeroportuarias a dichas previsiones. La reordenación que propone el Plan Director pretende introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Planeamiento Territorial y Urbanístico

Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Santander

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

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

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

Escala Autonómica

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

El Plan Regional de Ordenación Territorial tendrá como función identificar las pautas generales del desarrollo de la Comunidad Autónoma, fijar las directrices para la ordenación del territorio, establecer las prioridades de la



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

1.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 9

acción económica gubernamental en el ámbito de las infraestructuras y definir el modelo territorial deseable a proporcionar a las demás Administraciones Públicas para el ejercicio de sus respectivas competencias.

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

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



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado Ene-Jun 2015

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

1.1 ANTECEDENTES

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 10

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

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

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

El Plan Regional de Ordenación Territorial se encuentra en fase de redacción, sin que se disponga en estos momentos de un documento que haya sido informado públicamente o recibido algún tipo de aprobación.

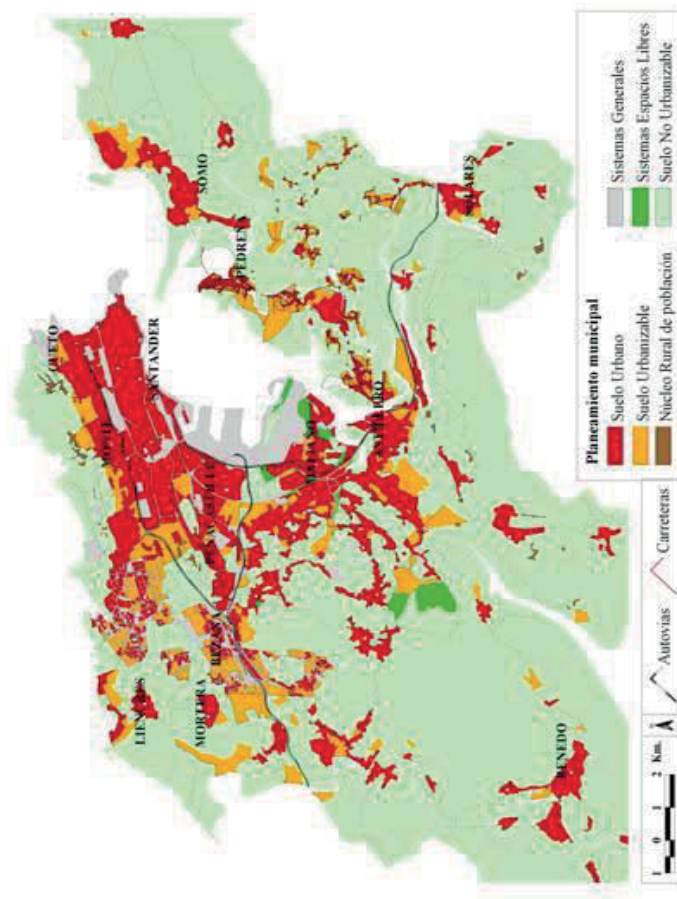
Escala Local. Planeamiento Municipal

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

La Normativa Urbanística de Camargo, regulada por el Plan General de Ordenación Urbana del año 96, resultó anulada por la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, habiendo devenido firme en el

Tribunal Supremo, por lo que la Normativa vigente en estos momentos en Camargo es la aprobada en 1987.

Actualmente se encuentra en tramitación un nuevo PGOU del término municipal, el cual ha sido sacado a nueva información pública en marzo de 2011.



Planeamiento Municipal en el entorno metropolitano de Santander (2007)

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

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 11



III. OTRAS DISPOSICIONES
MINISTERIO DE FOMENTO

14117 Orden FOM/2394/2010, de 30 de junio, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santander.

El Aeropuerto de Santander, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20ª de la Constitución y en el ámbito de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de Ordenación de los Aeropuertos, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI Organización de Aviación Civil Internacional (4-D), clasificado como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander.

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

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

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

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

Sin perjuicio de la ejecución de las actuaciones que resulten necesarias para dar cumplimiento a los requisitos de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de Ordenación de los Aeropuertos, y en el ámbito de las competencias de diseño y operación de aeropuertos de uso público y se regula la configuración de los aeropuertos de competencia del Estado.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Transportes y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, dispongo:

Primero.—Se aprueba el «Plan Director del Aeropuerto de Santander», en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su desarrollo previsto, y se delimita la Zona de Servicio del aeropuerto.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

El Plan Director del Aeropuerto de Santander, en su artículo 4.º, establece que las líneas de vuelo de la Zona de Servicio se configurarán por el conjunto de líneas de vuelo que se establezcan en el artículo 4.º del Plan Director, con las modificaciones UTM de sus verticales, bien siguiendo los límites de sistemas generales, infraestructuras u otros elementos reconocibles del territorio. Dicho plano se incorpora como Anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para la nueva delimitación de la Zona de Servicio, así como los excluidos de la misma con respecto a los que figuraban en el Plan Director que se revisa, se detallan en el Anexo I de esta Orden.

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

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

1.1. Campo de Vuelos. Está integrado por una pista denominada 11-23, con una calle de rodadura denominada 11-23, y una zona de estacionamiento denominada 11-23. Las aeronaves están situadas centradas con el campo de vuelos, frente al Edificio Terminal.

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

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

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

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

2.3. Zona de Apoyo a la Aeronave. Incluye los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de navegación aérea, así como los servicios de navegación aérea y los servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto, entre los que se encuentran la Torre de Control, el SEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 5,68 hectáreas.

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

2.5. Zona de Abastecimiento Energético. Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 1,19 hectáreas.

BOC-A-2010-14117

BOC-A-2010-14117

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

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 12

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

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

2.6 Zona de Actividades Complementarias: Contiene las actividades complementarias, comerciales e industriales cuyo desarrollo en el aeropuerto resulta necesario para la relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que prestan a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreos que generan; así como espacios destinados a equipamientos. Superficie: 2,39 hectáreas.

3. La Zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 54,87 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

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

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

Quinto, En el presente Plan Director se define el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado en el aeropuerto, fomentando el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, adyacentes a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y ajustado a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán espacios públicos para el desarrollo de actividades comerciales y culturales, desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

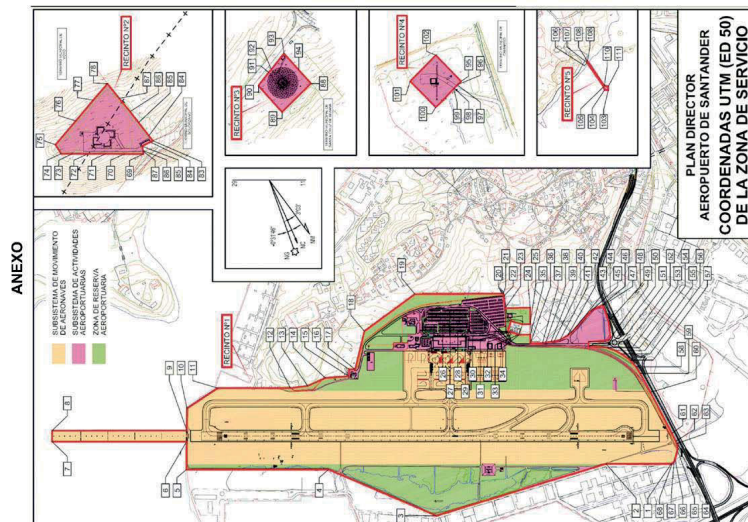
Sexto, La ejecución de las nuevas actuaciones previstas en el Plan Director estará vinculada a las estimaciones de la demanda prevista para los cinco años siguientes al del año previsto para su puesta en funcionamiento. Así mismo, deberá realizarse el correspondiente análisis de explotación que permita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

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

Séptimo, Queda derogada la Orden del Ministerio de Fomento de 5 de julio de 2001 por la que se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Santander, así como la Orden del Ministerio de Fomento de 20 de mayo de 2002 por la que se aprobó el Plan Director de las superficies y coordenadas delimitadoras de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Santander.

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

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



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011



Aena
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 13

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

RECINTO 3					
Punto	X	Y	Punto	X	Y
88	427.064,82	4.811.375,87	92	427.095,83	4.811.349,41
89	427.101,53	4.811.391,44	93	427.079,81	4.811.339,41
90	427.114,40	4.811.359,44	94	427.071,64	4.811.359,36
91	427.100,41	4.811.351,27	88	427.064,82	4.811.375,87

RECINTO 4					
Punto	X	Y	Punto	X	Y
95	431.300,55	4.809.693,04	99	431.310,00	4.809.697,26
96	431.304,95	4.809.694,94	100	431.332,86	4.809.707,56
97	431.305,49	4.809.695,20	101	431.347,91	4.809.675,24
98	431.309,48	4.809.697,04	102	431.315,24	4.809.680,76
			95	431.300,55	4.809.693,04

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

BOE-A-2010-14117

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

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

BOE-A-2010-14117

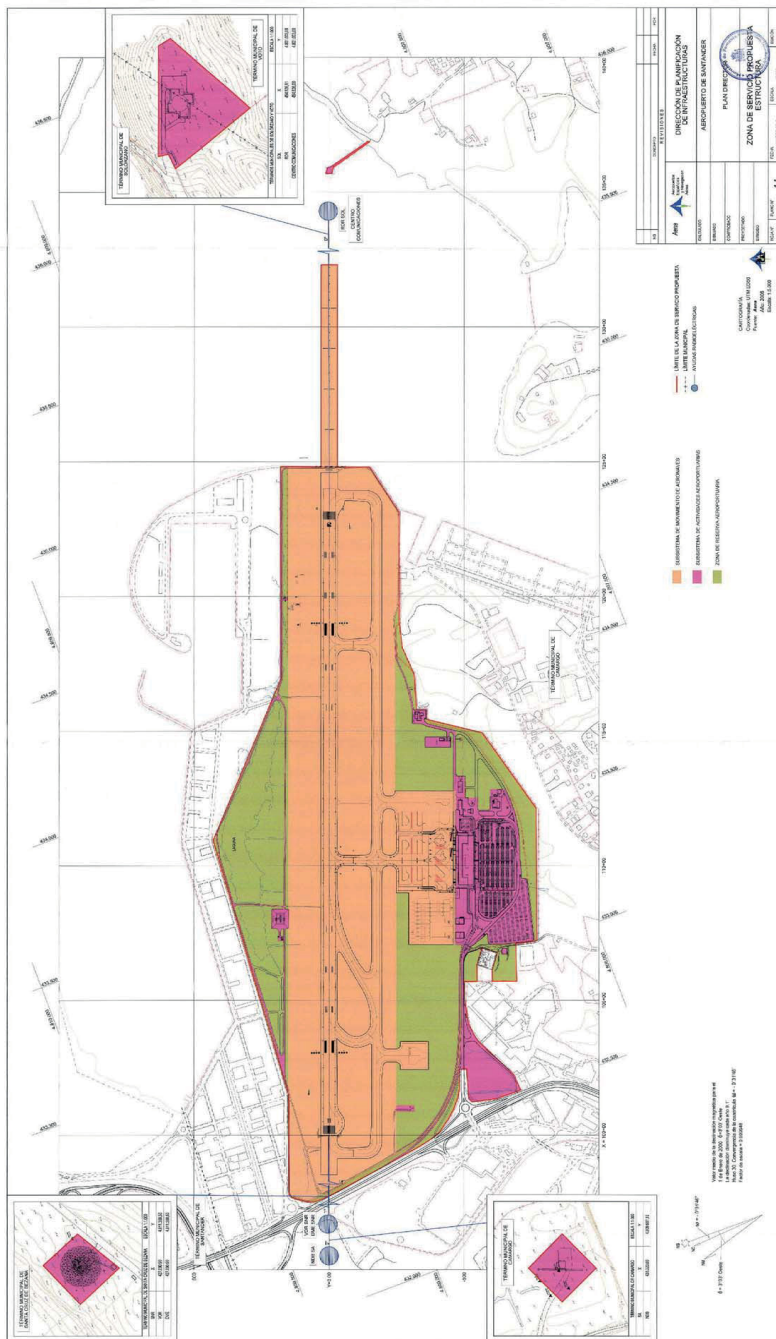
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 14



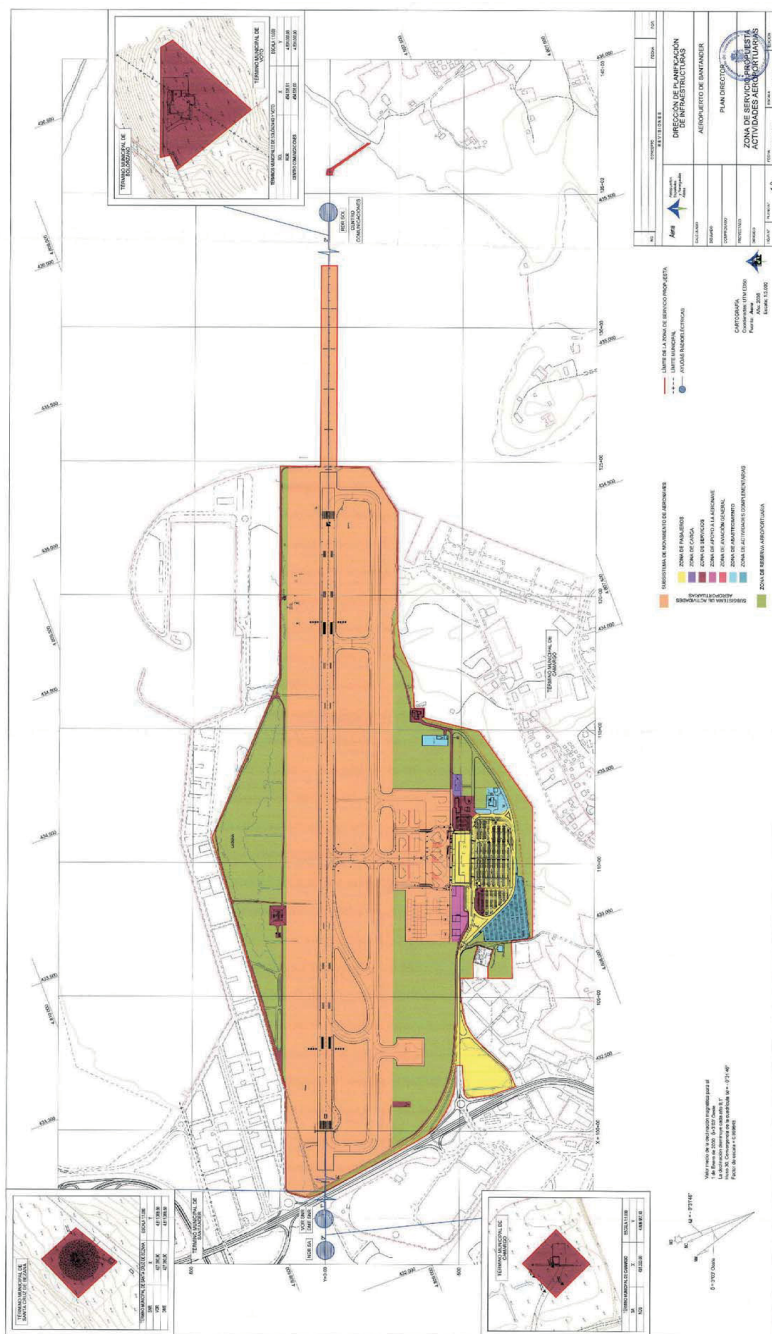
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 15



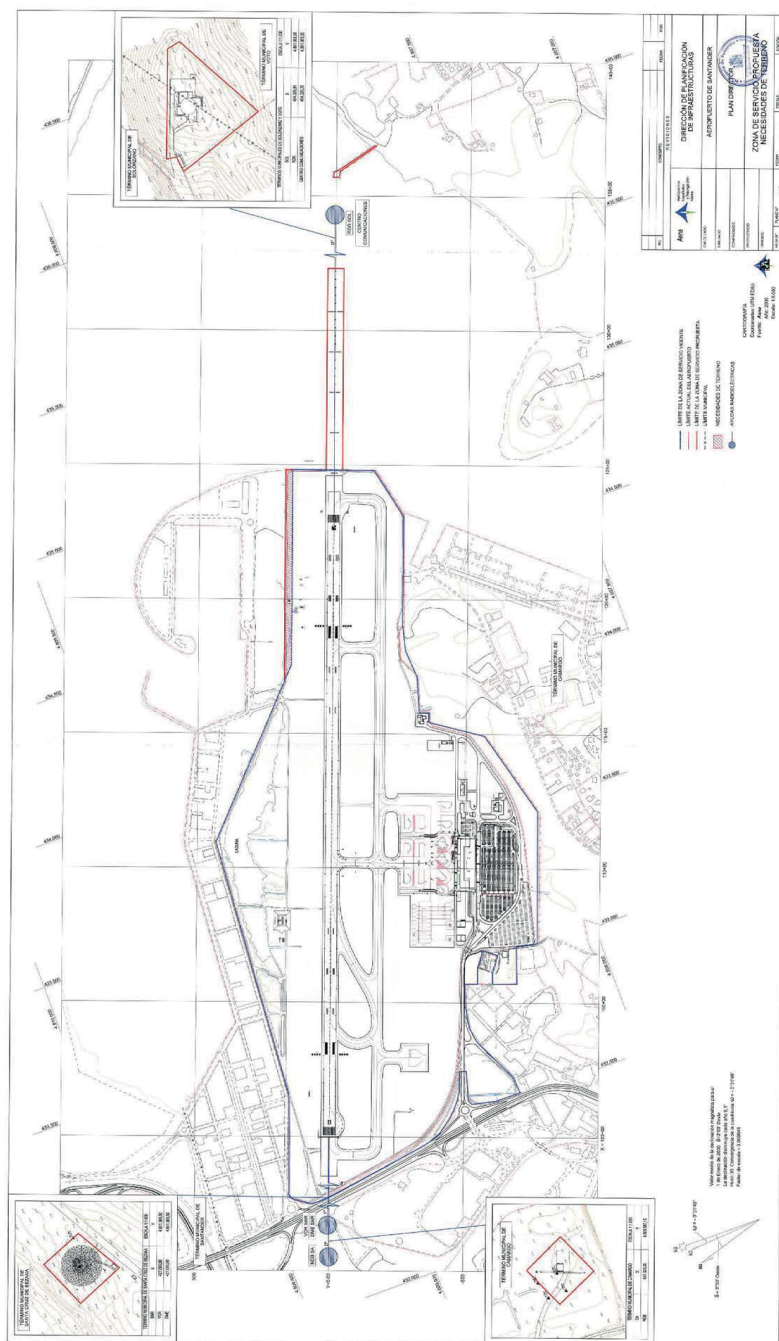
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

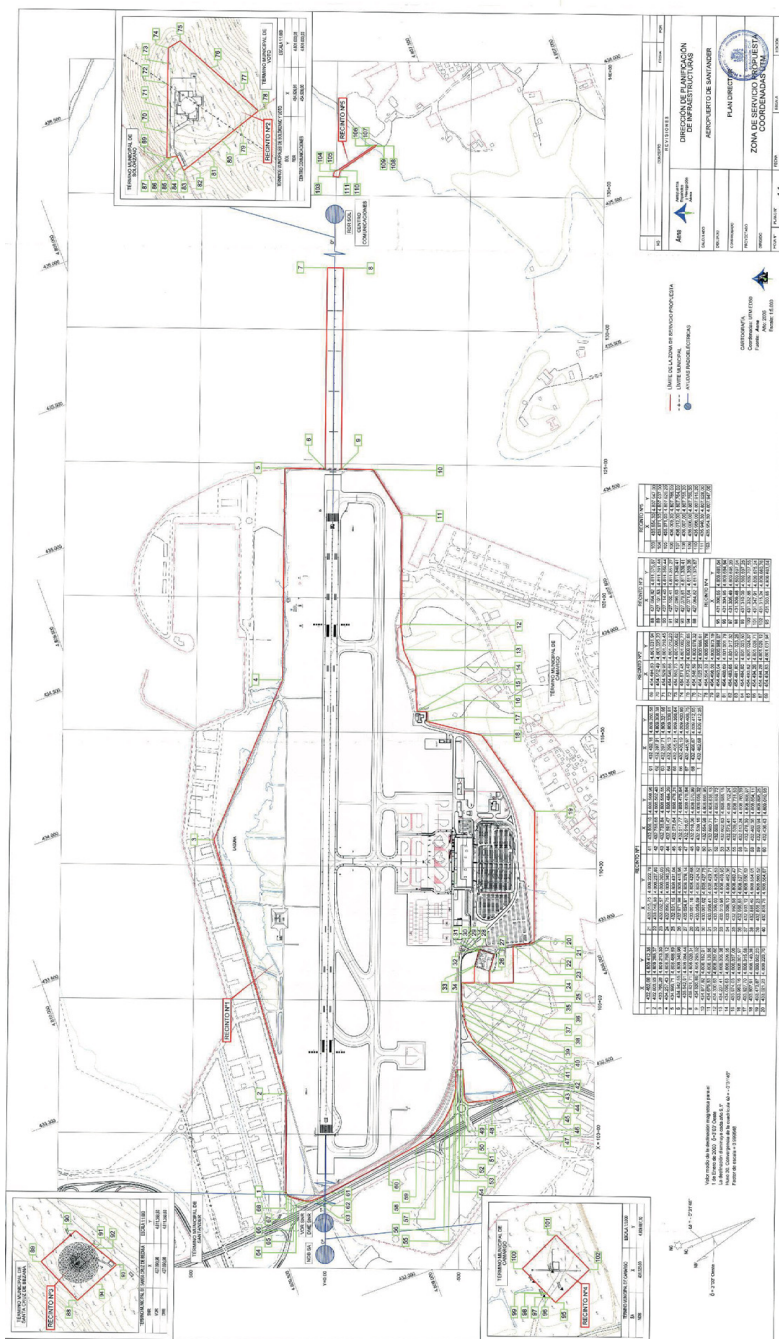
VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 16



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

I.1. ANTECEDENTES
MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE 17



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

1.1. ANTECEDENTES

PRINCIPIOS GENERALES

18

ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL AEROPUERTO

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

Siguiendo el esquema conceptual establecido, el Sistema General Aeroportuario queda dividido, independientemente de la Reserva Aeroportuaria prevista para posibilitar expansiones futuras, en dos Subsistemas: el de Movimiento de Aeronaves y el de Actividades Aeroportuarias. En el cuadro adjunto se describe la estructura funcional de los aeropuertos.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el conjunto Campo de Vuelos, la Plataforma de estacionamiento de aeronaves y las Instalaciones Auxiliares. Los distintos elementos o áreas funcionales de este subsistema se han detallado en el cuadro mencionado anteriormente.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las Zonas Funcionales de acuerdo al grado de desarrollo adecuado al rango del aeropuerto. Estas zonas son las siguientes: Pasajeros, Carga, Apoyo a la Aeronave, Servicios, Aviación General, Abastecimiento Energético y Actividades Complementarias, pudiendo contemplar en el futuro un mayor grado de desarrollo para las mismas, ya que algunas podrían realizarse dentro del área prevista para otras o en la Reserva Aeroportuaria.

Esta terminología procede de la técnica aeroportuaria, por lo que conviene hacer algunas puntualizaciones para evitar

posibles confusiones, por coincidir algunos términos con conceptos urbanísticos de distinto contenido.

Así, La Zona de 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.

La Zona de Apoyo a la Aeronave trata de las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves (hangares, talleres, etc.), por otra parte inseparables de la imagen habitual del aeropuerto.

La Zona de Servicios contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto, como el Bloque Técnico, la Torre de Control, el SEI y las instalaciones radioeléctricas.

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

La Zona de Actividades Complementarias contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a las actividades complementarias, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreos que generen.

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.

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.

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

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

En la Tercera Línea se agrupan todas las actividades aeroportuarias, esto es, integradas dentro del sistema global del transporte aéreo, y cuya implantación en el aeropuerto es necesaria para garantizar su efectividad, que son apoyo y complemento para el funcionamiento del aeropuerto como gran intercambiador modal de transporte.

En relación con las Zonas, hay que aclarar que se trata de una división más conceptual o funcional, que no simplemente física o geográfica. Así, por ejemplo, la Zona de Apoyo a la Aeronave y la Zona de Servicios, cuyas actividades están directamente relacionadas con la atención y funcionamiento de las aeronaves, pueden tener sus instalaciones distribuidas en toda la extensión del

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.1. ANTECEDENTES
PRINCIPIOS GENERALES

19

aeropuerto, mientras que la Zona de Aviación General, la de Carga, o incluso la de Pasajeros tienden a concentrarse en áreas especializadas, con un concepto de zonificación más semejante al utilizado en la técnica del Urbanismo.

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

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

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

En cuanto a la Zona de Abastecimiento Energético, conviene aclarar, que, aunque el Plan Director delimita unos espacios determinados, las redes de conducción recorren todos los ámbitos del aeropuerto, y los depósitos de combustible pueden necesitar un cambio de ubicación, o la instalación de nuevas unidades fuera de las áreas señaladas, así como la instalación de gasolineras para servicio de pasajeros y empleados.

Respecto a la Zona de Actividades Complementarias, a las que el Plan Director, igualmente delimita unos espacios determinados, al tratarse de actividades que sirven para completar y optimizar las actividades principales, su localización podrá realizarse en cualquier Zona en la que resulte necesaria.

Idéntico tratamiento tendrán las actividades comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes.

Por otra parte, la Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las Zonas anteriormente mencionadas.

En el caso del Aeropuerto de Santander, el Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las siete Zonas Funcionales de acuerdo al desarrollo previsto en su Plan Director, con el grado de desarrollo adecuado al rango de dicho aeropuerto.

En el ámbito del Plan Especial del Sistema general Aeroportuario, al tratarse de un dominio público, existe un único uso, "uso público aeroportuario", estando las actividades reguladas por el Real Decreto 2591/1998.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



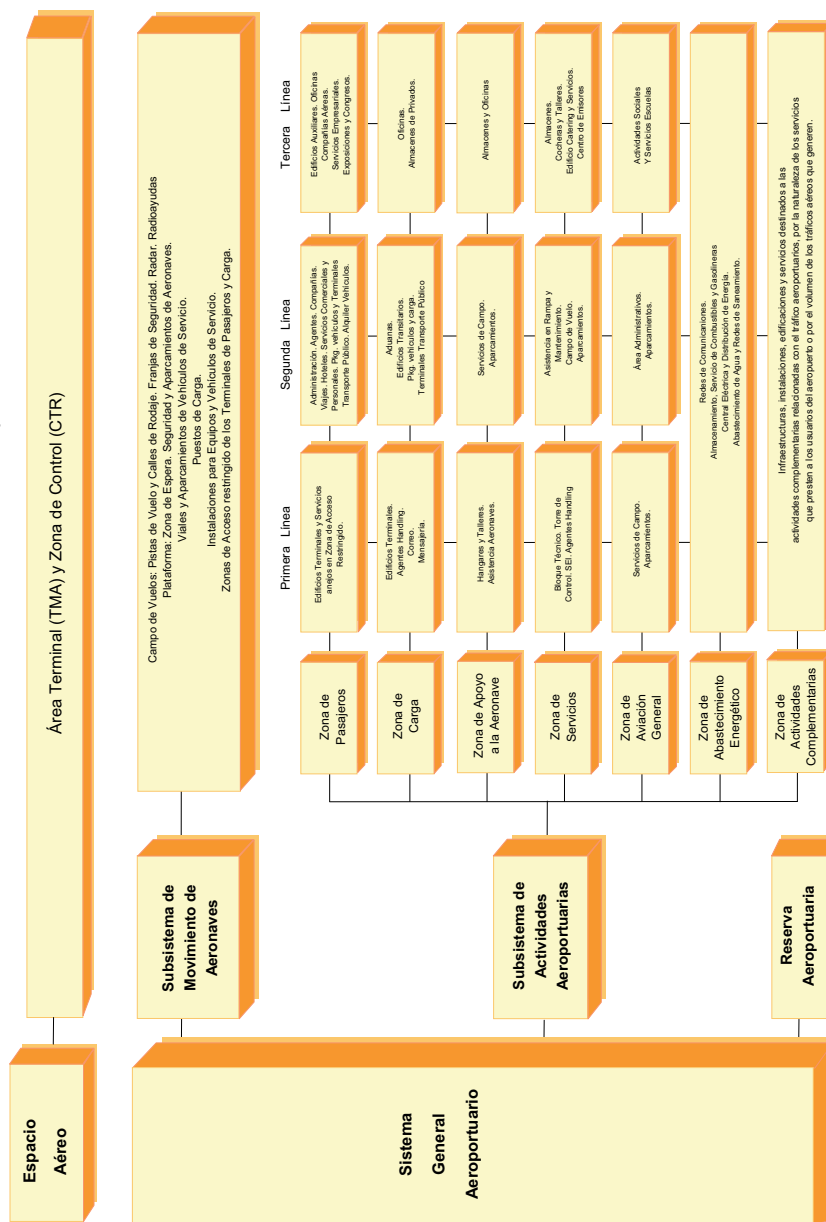
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.1. ANTECEDENTES
PRINCIPIOS GENERALES

20

Estructura Funcional de los Aeropuertos



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

1.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

21

EL AEROPUERTO DE SANTANDER

Antecedentes

En 1910 se celebra en Santander el primer festival aéreo. El terreno empleado como campo de aviación se sitúa en la zona de La Albericia, unos centenares de metros al Oeste del Límite de la población. En 1912 se realizan algunas mejoras en los mismos; se instalan dos hangares y se apisona el campo de vuelos para la celebración de una Semana Aeronáutica. Durante los años siguientes se producirán otros sucesos aeronáuticos en dichos terrenos, creándose en 1913 el Aeroclub Santanderino.

En 1915 se instala en Santander una fábrica de aeroplanos de la Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas, CECA, que construye una docena de aparatos para la aviación militar.

Durante algunos meses de 1921, Santander queda unida por vía aérea con Bilbao y Bayona con los hidroaviones de la Compañía Franco Bilbaína de Transportes Aeronáuticos, que crea la Red de Hidroaviones del Cantábrico. Para permitir estas operaciones, se habilita la bahía de Santander para la hidroaviación con carácter aduanero.

En 1930 se abre al tráfico aéreo la bahía de Santander. Ese año el aeródromo de La Albericia recibe la visita del autogiro La Cierva.

En los años 1936 y 37, La Albericia tendrá una gran actividad aérea, tanto militar como civil. Al Este de la bahía de Santander se habilita en esas fechas un nuevo aeródromo, llamado Pontejos o Rubayo.

Finalizada la guerra civil, La Albericia comparte el escaso tráfico civil con la base militar allí instalada. En 1948 se abre oficialmente al tráfico aéreo civil nacional e

internacional de turismo y escalas técnicas comerciales. El campo de vuelos está configurado con una superficie de 1.500 x 200 m de terreno natural y una pista 09-27 con riego asfáltico de 1.500 x 40 m. Como única ayuda para la aproximación cuenta con un gonió y comunicaciones en onda corta.

En Julio de 1950 la compañía Iberia inaugura la línea aérea con Madrid.

Debido a las limitaciones como aeropuerto de La Albericia, desde 1945 se piensa en construir un nuevo aeropuerto. Los diferentes estudios seleccionan como posible ubicación, unos terrenos en el paraje de Parayas, en Mallaño, 4 Km al Sur de la ciudad, al fondo de la bahía junto a las marismas de Raos.

En Febrero de 1951 el Ayuntamiento de Santander cede los terrenos al Ministerio del Aire e inmediatamente se inician las obras que incluyen un muro de contención para cerrar la marisma y proceder a su desecación.

En Febrero de 1952 se publican las servidumbres aeronáuticas.

En Noviembre de 1952 se cierra al tráfico el aeropuerto de La Albericia para proceder a la reparación y mejora de la pista de vuelo. En Abril de 1953 vuelve a abrirse al tráfico cerrándose definitivamente el 25 de Septiembre, coincidiendo con la apertura del nuevo aeropuerto situado en Parayas. Cuenta el Aeropuerto de Parayas con una pista afirmada de 1.150 m de longitud por 70 m de anchura, un reducido edificio terminal para servicio de pasajeros, oficinas del aeropuerto, aduana y torre de control. En edificios anejos se alojan el servicio contraincendios, combustibles, ambulancias y cocheras.

En Diciembre de 1959 la marea rompe el muro de contención y las aguas inundan las pistas y dependencias

del aeropuerto. El aeropuerto sufre con ello daños gravísimos. Durante varios años se realizan las obras necesarias para que un nuevo dique forme un muro de contención capaz de aguantar las embestidas del mar.

En 1965 el Aeropuerto de Parayas pasa a denominarse Aeropuerto de Santander y en 1967 se instala en él un destacamento del S.A.R.

En 1973 se contrata la obra del campo de vuelos. La pista 12-30, una vez terminada, tiene una longitud de 2.400 metros. Además se rellena de arena una franja comprendida entre la banda de aterrizaje y la zona urbanizada del aeropuerto. También se construye un nuevo edificio terminal, un centro de emisores, edificio contraincendios, central eléctrica, torre de control, urbanización y accesos.

En Octubre de 1975 se publican las servidumbres aeronáuticas de las nuevas instalaciones.

En 1976 se acometen obras complementarias como son el balizamiento de la pista 12-30 e iluminación de la plataforma de estacionamiento y accesos, un hangar para helicópteros, la estación depuradora de aguas y la instalación de un radiolazo de OM.

El ocho de Agosto de 1977 se reinaugura el aeropuerto.

En los años siguientes se completan las ayudas a la navegación para la aproximación y el aterrizaje con la instalación de un VOR y un ILS.

AEROPUERTO ACTUAL

El Aeropuerto de Santander se sitúa a unos 5 Km al sur de la ciudad de Santander, en terrenos pertenecientes íntegramente al término municipal de Camargo.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

22

La configuración actual del Aeropuerto se representa en el plano nº 3: II-Información, 1. Situación Actual.

El Sistema General Aeroportuario actual consta de:

Subsistema de Movimiento de Aeronaves

Contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje y despegue, y circulaciones en rodadura y estacionamiento. Está constituido pues, por el campo de vuelos, las plataformas de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.

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

- Campo de vuelos

El Aeropuerto de Santander dispone de una única pista, de orientación 11-29, de 2.320 m de longitud y 45 m de anchura.

La pista 11-29 dispone, en ambas cabeceras, de zonas libres de obstáculos, (COWY) cuyas dimensiones son 60 x 150 m. También dispone de una zona de seguridad de extremo de pista (RESA) de 90 x 90 m en ambas cabeceras. La franja de la pista tiene unas dimensiones de 2.440 x 300 m.

La pista 11-29 dispone de un sistema de luces de identificación de umbral. Los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación son dos PAPI, con un ángulo de 3º tanto para la pista 11 como para la pista 29.

La pista 11-29 dispone de luces de borde, luces de eje, luces de umbral y luces de extremo de pista.



Pista de Vuelo

- Calles de salida y rodaje

El campo de vuelos dispone de cuatro calles de salida a la pista.

También dispone de una semicalle de rodaje hacia la cabecera 29 y hacia la cabecera 11.

El acceso de las aeronaves a las posiciones de estacionamiento se realiza directamente desde la pista, por las calles de salida y rodaje descritas anteriormente.

- Plataformas de estacionamiento de aeronaves

El Aeropuerto de Santander dispone de una plataforma de estacionamiento para Aviación Comercial que ocupa una superficie aproximada de 202 x 225 m². Puede albergar un máximo de 12 aeronaves, si bien dispone de 13 posiciones o puestos de estacionamiento, algunos de ellos son incompatibles entre sí. Dos de los puestos son de acceso directo al Edificio Terminal asistidos por pasarela.

No existe ningún puesto de estacionamiento aislado. Todos los puestos son autónomos.

Para el estacionamiento de aeronaves de aviación general, se dispone de una plataforma, de 13.500 m², con una capacidad de 9 puestos de estacionamiento para avionetas y 2 puestos para helicópteros.



Plataforma de Estacionamiento

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Mayo 2011 Modificado enero-junio 2015

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

1.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

24

Subsistema de Actividades Aeroportuarias

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

El aeropuerto dispone de un amplio conjunto de instalaciones y edificaciones, de las cuales se describen a continuación las más relevantes:

- Zona de Pasajeros

El Aeropuerto de Santander dispone de un único Edificio Terminal de Pasajeros. En este Edificio se atiende tanto el tráfico nacional como el internacional, además del tráfico de Aviación General.



Edificio Terminal de Pasajeros

El Edificio Terminal de Pasajeros cuenta con dos pasarelas telescópicas para facilitar el embarque y el desembarque de pasajeros.

El Edificio Terminal de Pasajeros, de planta rectangular, posee una superficie útil total de 13.283 m² repartidos en dos plantas más sótano: la planta baja con una superficie de 8.942 m², la planta primera con una superficie de 3.969 m² y un sótano con una superficie de 372 m².

En la planta baja, situada en el nivel de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, se sirve tanto a las salidas como a las llegadas. Dispone de dos puertas automáticas a través de las cuales se accede directamente al vestíbulo de salidas, así como de otra puerta automática a través de la cual se accede directamente al vestíbulo de llegadas



Mostradores de Facturación

El vestíbulo de salidas tiene una superficie útil total de 1.950 m² aproximadamente. La zona de facturación dispone de 8 mostradores. Los mostradores forman una línea frontal y en ellos se realiza una facturación de tipo lineal. El tratamiento de equipajes se realiza mediante dos cintas transportadoras, la primera de ellas va conectada a cuatro de los mostradores y la segunda a los cuatro mostradores restantes. Ambas conducen al patio de carrillos, anexo al Edificio Terminal.

Los mostradores de venta de billetes, una sala de espera de salidas, con cafetería y una tienda, así como cajeros automáticos y un punto de venta de billetes de autobús en destino, completan la oferta de servicios del vestíbulo de salidas.

Antes de embarcar, el pasajero deberá pasar un control de seguridad. Para ello, el aeropuerto dispone de un filtro de control de pasajeros, con dos puestos de control. Una vez pasado el filtro, los pasajeros disponen de una sala de embarque, de 1.560 m², con 7 puertas de embarque, 5 de ellas situadas en la planta baja, que permiten el acceso a pie a las aeronaves, y otras 2 puertas en la primera planta, que posibilitan el acceso a las aeronaves, mediante pasarelas. Los pasajeros Schengen pueden embarcar por cualquiera de las puertas, en función de la disponibilidad de cada momento.



Salas de Espera

Por otra parte, los pasajeros no Schengen, una vez pasado el control de seguridad, y su acceso a la sala de embarque, tienen habilitadas dos puertas, la 5 y la 7, con

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

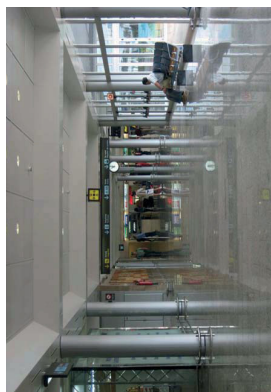
1.1. ANTECEDENTES
SITUACIÓN ACTUAL

25

mostrador de control de pasaportes, que permiten disponer de dos zonas para este tipo de pasajeros. La sala de embarque dispone de un punto de cafetería-restauración.

El acceso al Edificio Terminal de Pasajeros en llegadas, se puede realizar por medio de pasarelas, o bien a nivel de plataforma. Los pasajeros no Schengen, antes de proceder a la recogida de equipajes deberán pasar por un control de pasaportes, pasado el cual los pasajeros acceden a la sala de recogida de equipajes, de aproximadamente 1.500 m² útiles.

La recogida de equipajes se efectúa en tres hipódromos, cada uno de los cuales tiene 50 m de desarrollo. Además se dispone de una cinta para el tratamiento de equipajes especiales. Una vez recogidos los equipajes, los pasajeros no pertenecientes a la Unión Europea deberán pasar por un control de aduanas, antes de acceder al vestíbulo de llegadas.



Vestíbulo de Llegadas

El vestíbulo de llegadas dispone de aproximadamente 900 m² útiles, y en él se encuentran aseos, oficinas de alquiler de vehículos y puntos de información turística y de Aena.



Puesto de Información

Debido a que los vestíbulos de salidas y llegadas se encuentran en la misma planta, estos comparten una serie de servicios (aseos, cafetería, cajeros automáticos y puntos de información turística y de Aena, etc).



Patio de Carrillos

El resto de la planta baja está ocupada por compañías aéreas, Policía Nacional y patio de carrillos.

Asimismo se dispone de información por teleindicadores, pictogramas y megafonía

La zona de acceso restringido está formada por las oficinas de administración del aeropuerto, así como dependencias para equipos técnicos y personal del aeropuerto.

Existe un sótano de 372 m² útiles, donde se ubican distintos almacenes, así como una subcentral de transformación y servicios de agua potable.

El Aeropuerto de Santander dispone, en el momento de redactar el presente documento, de un total de 1.272 plazas de aparcamiento. Estas plazas se distribuyen entre los tres aparcamientos en superficie siguientes:

- Aparcamiento de uso público de 790 plazas situado frente al Edificio Terminal de Pasajeros. De éstas, hay 787 plazas para turismos y furgonetas, 20 de las cuales están reservadas para minúsculos y 3 plazas para autobuses.
- Aparcamiento para empleados, con un total de 82 plazas, situado junto a la fachada este del Edificio Terminal de Pasajeros.
- Aparcamiento destinado a vehículos de alquiler de 148 plazas (situado frente al Edificio Terminal de Pasajeros, así como 222 plazas para depósito de vehículos de alquiler. De estas plazas, 142 se encuentran dentro de las instalaciones del aparcamiento público, mientras que las 80 restantes se encuentran en un terreno anexo a dichas instalaciones.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

1.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

26



Zona de Aparcamientos

El Aeropuerto de Santander también dispone de dos paradas de autobuses y una parada de taxis en la acera del Edificio Terminal de Pasajeros. Dispone de 30 plazas para taxis



Aparcamiento Público

- Zona de Apoyo a la Aeronave

En el Aeropuerto de Santander existen dos hangares para helicópteros, situado al oeste de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, que cuenta con plataforma pavimentada frente a los mismos. Los hangares tienen una superficie en planta de aproximadamente 650 m².

Los hangares alojan en su interior dos helicópteros. Uno de ellos, propiedad del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, es utilizado para tareas de vigilancia. El segundo que es propiedad del Gobierno de Cantabria, está asignado a operaciones de salvamento.



Hangar para Helicópteros

- Zona de Aviación General

Dispone de una plataforma de aviación general, la cual se sitúa al oeste de la plataforma de aviación comercial, con señalización de puestos de estacionamiento para 9 aeronaves pequeñas (aviones) y dos puestos de helicópteros.

- Zona de Servicios

En esta zona se ubican diversas dependencias e instalaciones, entre otras las que a continuación se enumeran: Coordinación de operaciones, Servicio de Información aeronáutica, Servicio de Información Meteorológica y Control y Cobro de Tarifas, Servicio de Extinción de Incendios, Ayudas a la navegación en aproximación y en despegues, Servicio de Control de Torre y Comunicaciones aeronáuticas

El Bloque Técnico forma parte del Edificio Terminal de Pasajeros, se encuentra ubicado en el ala oeste de la primera planta del citado edificio y alberga las oficinas de Aena.

La Torre de Control está situada al este del Edificio Terminal de Pasajeros, junto al aparcamiento para empleados de Aena. Su altura, desde el nivel de plataforma hasta la base de antenas, es de 35 metros.



Torre de Control

El Centro de Emisores del Aeropuerto de Santander se ubica en un edificio situado al este de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, aproximadamente a unos 500 metros del centro de dicha plataforma.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

1.1. ANTECEDENTES
SITUACIÓN ACTUAL

27



Centro de Emisores

El Edificio del Servicio de Extinción de Incendios (SEI) se encuentra situado al sur de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y dispone de acceso directo a plataforma y pista de vuelos, ocupa una superficie útil de 704 m² distribuidos en una única planta.

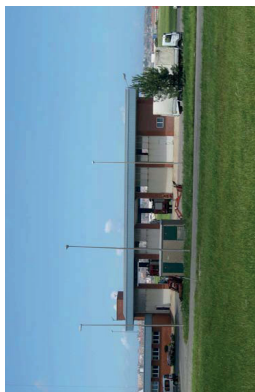


Equipamiento SEI

El aeropuerto presta servicio contraincendios de categoría 7 según la clasificación de OACI, con acceso directo al campo de vuelos para permitir un tiempo de respuesta óptimo ante una posible emergencia.

El aeropuerto de Santander cuenta con una plataforma de prácticas del SEI. La plataforma, que tiene forma rectangular, está situada a 150 m del eje de pista, en la zona contraria al Edificio Terminal de Pasajeros.

Además, se cuenta con otra plataforma unida a la anterior mediante un camino de servicio, en la que se ubican una serie de instalaciones auxiliares (caseta, separador de hidrocarburos, depósito de hidrocarburos y depósito de agua).



Edificio de extinción de incendios

- Zona de Carga

El Aeropuerto de Santander dispone de un Edificio Terminal de Carga que se encuentra ubicado junto al SEI.

Ocupa una superficie útil de 728,25 m² distribuidos en dos plantas.



Edificio Terminal de Carga

- Zona de Abastecimiento Energético

El Aeropuerto de Santander dispone de una Central Eléctrica situada al norte del Edificio Terminal de Pasajeros.

La Central Eléctrica dispone de los siguientes equipos: 3 transformadores, 2 grupos electrógenos, 1 Sistema de Alimentación Ininterrumpida, 4 rectificadores, 9 reguladores de intensidad para balizamiento.

La Compañía suministradora proporciona el suministro de energía eléctrica mediante dos líneas independientes, línea de Cacicado y línea de Parayas, ambas a 12 KV.



Central Eléctrica

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

I.1. ANTECEDENTES
SITUACIÓN ACTUAL

28

Abastecimiento de aguas

La Red General de Abastecimiento proporciona el suministro de agua al Aeropuerto de Santander.

Evacuación de aguas

Las aguas residuales del aeropuerto están conectadas a la red municipal de aguas fecales.



Estación Depuradora

Residuos

El Aeropuerto de Santander cuenta con la certificación de gestión medioambiental ISO 14001 otorgada por AENOR. 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.

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

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 este 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.

Abastecimiento de combustibles y lubricantes

El abastecimiento de combustibles se realiza por medio de camiones cisterna.

El servicio a las aeronaves se realiza mediante las unidades repostadoras:

- AVGAS 100LL: 1 unidad de 1.500 L, 0,83L/s
- ; 1 tanque 30.000 L



Instalaciones Parcela de Combustibles

En el aeropuerto existen además otras dos cisternas de JET A-1 y tres tanques de combustible destinados a otros servicios:

- 1 tanque de 25.000 l, destinado al abastecimiento de los grupos electrógenos de la Central Eléctrica.
- 1 tanque de 25.000 l, destinado al Servicio de Extinción de Incendios.
- 1 depósito de 25.000 l, destinado a la nave industrial.

Otras instalaciones

El Aeropuerto de Santander cuenta con 230 líneas telefónicas.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

1.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

29

Accesos e Intermodalidad

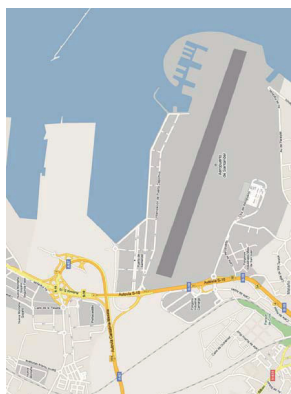
Redes de circulaciones: las redes de circulaciones aeroportuarias las constituyen por un lado, las correspondientes a las aeronaves en sus movimientos desde las plataformas de estacionamiento a la pista y viceversa, así como las redes internas de vehículos de apoyo y servicio a las aeronaves; y por otro,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

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

El aeropuerto de Santander está situado al sur de la ciudad, a 4 km del centro, el acceso principal, se realiza mediante un ramal de la autovía S-10 situado en las inmediaciones de la localidad de Malliño.

La carretera de acceso tiene una longitud de 1 km entre el entronque con la S-10 y el Edificio Terminal de Pasajeros, y es de tipo convencional con un carril por sentido, hasta conectarlo con el aparcamiento de vehículos particulares, de alquiler y autobuses, constituyendo la circulación principal del aeropuerto, el vial continúa con tres carriles que llegan al Edificio Terminal de Pasajeros. Una vez sobrepasado el edificio, los carriles continúan para o bien retomar el vial de entrada, o bien de salida del aeropuerto (dirección Santander).

Asimismo, existe un carril bici, a través del cual se puede acceder al aeropuerto. El citado carril bici se prolonga a lo largo del perímetro del aeropuerto circundando el mismo junto a la valla.



Accesos al Aeropuerto de Santander

Existe un vial de servicio paralelo al borde de la plataforma, por delante de la fachada lado aire del Edificio Terminal de Pasajeros, SEI y Edificio Terminal de Carga.

Otro vial de servicio permite acceder a la Torre de Control, a la central eléctrica y al Edificio Terminal de Carga. Este vial entronca con el descrito en el párrafo anterior, para continuar siendo un único vial, permitiendo acceder a la instalación de combustible, al centro de emisores y a la depuradora.

Además el SEI cuenta con un acceso directo a la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

La circulación interior del aeropuerto, se realiza por una serie de viales asfaltados y señalizados. Existe un camino perimetral que rodea todo el recinto, y que sirve para las operaciones de mantenimiento y reparación de las distintas instalaciones que se desarrollan a lo largo del eje de la pista.

El coche privado, conducido por acompañante, el autobús público y el taxi, son los medios de transporte más utilizados para acceder al aeropuerto.

La parada de taxis se ubica frente a la zona de llegadas del Edificio Terminal de Pasajeros.

Existen varias líneas de autobuses públicos que conectan con el Aeropuerto o su entorno. Hay una Línea que une el aeropuerto con la estación de autobuses de Santander, tiene la parada en el aeropuerto junto a la puerta de llegadas del terminal, y tiene una duración estimada del trayecto de 15 minutos.

Respecto al funcionamiento de la línea, todos los días de la semana salen autobuses desde la estación de autobuses a las 6:30, 6:50, 7:15 y cada media hora hasta las 22:45, que es la última salida. Desde el aeropuerto, a las 6:40, 7:00 y cada media hora hasta las 23:00, que es la última salida.

Asimismo, la compañía Alsa enlaza el aeropuerto de Santander con diferentes localidades del norte de España: Bilbao, Gijón, Oviedo, Laredo, etc.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

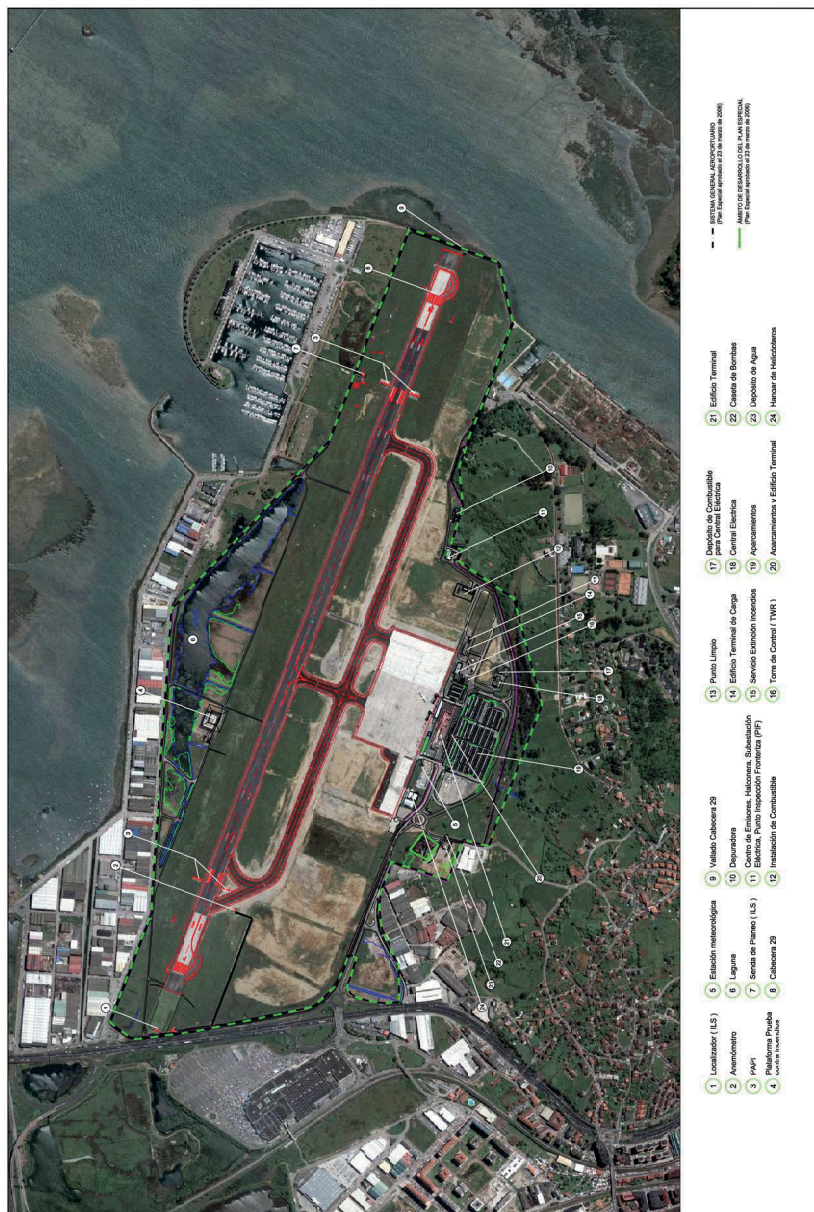
30



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

1.1. ANTECEDENTES
SITUACIÓN ACTUAL

31



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

CVE-2015-12454

1.1. ANTECEDENTES SITUACIÓN ACTUAL

32

NECESIDADES DE DESARROLLO DEL AEROPUERTO

La determinación de necesidades del aeropuerto son las derivadas del ajuste capacidad/demanda según el Plan Director. Mediante el contraste de estos conceptos se pueden establecer las necesidades de infraestructuras o procedimientos a desarrollar en la propuesta de desarrollo del aeropuerto.

Para ello, en primer lugar, es necesario conocer las previsiones de los distintos tipos de tráfico aéreo; en segundo lugar, las necesidades y reajustes a realizar en el aeropuerto actual para adaptarse, en el período de tiempo previsto, a las nuevas necesidades.

Las previsiones de los distintos tipos de tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías, para los diferentes horizontes temporales de corto, medio y largo plazo, son la base para la posterior determinación de las necesidades del aeropuerto para dichos horizontes.

A continuación se hace un resumen de las principales previsiones, según el Plan Director.

Previsiones de Tráfico Aéreo

Los horizontes de estudio a corto, medio y largo plazo para las previsiones de tráfico son:

Horizonte 1, hasta 2011
Horizonte 2, hasta 2016
Horizonte 3, hasta 2021

• Pasajeros totales

Los pasajeros totales estimados resultan de sumar los pasajeros de vuelos nacionales y los pasajeros de vuelos internacionales. Las previsiones, para cada horizonte temporal, se muestran en la siguiente tabla:

Horizonte	Nacional	Internacional	TOTAL
Horizonte1	538.000	503.000	1.041.000
Horizonte2	653.000	648.000	1.301.000
Horizonte3	790.000	717.000	1.507.000

• Aeronaves totales

Las aeronaves totales estimadas resultan de sumar las comerciales y otras clases de tráfico (OCT). Las previsiones, para cada horizonte temporal, se muestran en la siguiente tabla:

Horizonte	Comercial	OCT	TOTAL
Horizonte1	16.500	3.500	20.000
Horizonte2	19.300	4.100	23.400
Horizonte3	22.100	4.800	26.900

• Mercancías totales

Las previsiones, para cada horizonte temporal, se muestran en la siguiente tabla:

Horizonte	Nacional Kg	Internacional Kg	TOTAL Kg
2011	3.400	1.000	4.400
2016	5.500	1.500	7.000
2021	8.900	2.500	11.400

• Cuadro resumen

Las previsiones para los horizontes temporales de estudio, a corto, medio y largo plazo, en función de los datos de las tablas anteriores, se muestran a continuación:

Horizonte temporal	Pasajeros totales	Aeronaves totales	Mercancías totales
Horizonte 1	1.041.000	20.000	4.400
Horizonte 2	1.301.000	23.400	7.000
Horizonte 3	1.507.000	26.900	11.400

Necesidades Derivadas de las Previsiones de Tráfico

Teniendo en cuenta las previsiones de tráfico, dada la singularidad y complejidad del transporte aéreo, pueden surgir, además, otras necesidades originadas, entre otros factores, por condicionantes normativos, de seguridad, técnico operativos, medioambientales, de integración en el territorio o cualquier otro que sea aconsejable para el óptimo funcionamiento del aeropuerto.

Como consecuencia de lo anterior, a continuación se hace un resumen para cada uno de los subsistemas que componen el aeropuerto.

• Subsistema de Movimiento de Aeronaves

Se detecta la necesidad de ampliar la plataforma de Aviación Comercial, así como la plataforma de Aviación General, para satisfacer las necesidades previstas.

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

1.1. ANTECEDENTES
SITUACIÓN ACTUAL

33

- Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Zona de Pasajeros

Se detecta a corto plazo la necesidad de aumentar el número de mostradores de facturación, controles de pasaportes en llegadas, así como la superficie destinada a la zona de recogida de equipajes. A medio plazo se necesitará aumentar además el número de controles de seguridad en salidas.

Aparcamiento de vehículos: se observa que existe la necesidad de adecuar las instalaciones a la demanda prevista desde el primer horizonte de estudio.

Zona de Carga

No hay necesidades previstas para los tres horizontes de estudio por lo que no se detecta la necesidad de ampliación de esta Zona

Zona de Apoyo a la Aeronave

No hay necesidades previstas para los tres horizontes de estudio por lo que no se detecta la necesidad de ampliación de esta Zona

Zona de Servicios

No se detecta la necesidad de ampliación de esta Zona.

Servicio de Extinción de Incendios (SEI): No se prevén actuaciones en esta zona, y tampoco se prevé que la categoría del SEI aumente, manteniéndose la categoría 7 actual.

Zona de Aviación General

En principio no se detecta la necesidad de construir un

Edificio Terminal de Aviación General para absorber la demanda de este tipo de tráfico en los próximos años.

Zona de Abastecimiento Energético

Agua: En lo que se refiere tanto al abastecimiento de agua, como a la evacuación de aguas residuales, no se detecta la necesidad de actuaciones.

Electricidad: En lo que se refiere al suministro eléctrico no se detecta la necesidad de ampliación de esta Zona.

Combustible de aviación: Se observa la necesidad de ampliar los depósitos de combustible existentes.

Telecomunicaciones: No se precisa ampliar el número de líneas telefónicas en los horizontes estudiados.

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

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

12. ORDENACIÓN

1

DESCRIPCIÓN

ÁMBITOS AFECTADOS POR EL AEROPUERTO

Como ya se ha dicho, el aeropuerto es un intercambiador modal de naturaleza tridimensional, cuya influencia se extiende fuera de los límites del Sistema General Aeroportuario.

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

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

Asimismo, el Sistema General Aeroportuario contiene unas reservas de suelo, denominadas Reserva Aeroportuaria, donde se contienen los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de los Subistemas y sus zonas existentes.

2. **Coordinación de Accesos, Servicios e Infraestructuras:**

Se trata de elementos exteriores al Sistema General Aeroportuario, sobre los cuales el Plan Especial detecta la necesidad o conveniencia de elaborar una ordenación coordinada, como marco previo para garantizar la compatibilidad de sus planeamientos respectivos; con el fin de asegurar adecuadamente el uso compartido de las infraestructuras de acceso, y/o la coherencia entre usos

del suelo, morfología urbana y paisaje. Estos elementos son los siguientes:

- **La Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria** está redactando actualmente el "Proyecto de Trazado, Mejora de la Capacidad de las Autovías A-67 y S-10 en el Entorno de Santander". En dicho estudio se analizan, entre otras posibles actuaciones en las autovías S-10 y A-67 en el entorno de la ciudad de Santander, la ampliación de carriles y mejora de intersecciones y enlaces, entre los que se encuentra el que da acceso al Aeropuerto de Santander a través de la carretera N-636.

- **Adiuciones que pudieran afectar al Área de actuación Estratégica de Reordenación de la Bahía de Santander**, así como del Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria.

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

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

ORGANIZACIÓN ESPACIAL Y ORDENACIÓN SEGÚN SUBSISTEMAS

La premisa fundamental para la configuración del escenario denominado Desarrollo Previsible por el Plan Director del Aeropuerto de Santander, es la adecuación de las infraestructuras a la demanda prevista, de forma que se evite la saturación que se produciría si la demanda supera la máxima capacidad operativa, saturación que no sólo se manifiesta en una pérdida de calidad del servicio, sino que conlleva una pérdida de rendimiento de los recursos disponibles.

El objetivo de este apartado es describir las actuaciones necesarias para dotar al aeropuerto de la capacidad adecuada para satisfacer la demanda prevista en el horizonte de estudio del Plan Director, lo que configura el escenario denominado Desarrollo Previsible del aeropuerto.

La organización espacial aeroportuaria definida en el presente Plan Especial mantiene las directrices de ordenación del Plan Director correspondiente, aunque esto no impide la posible incorporación de algunas puntuales adaptaciones y matizaciones derivadas de posteriores estudios a dicho Plan Director, así como de las necesidades para su integración en el territorio.

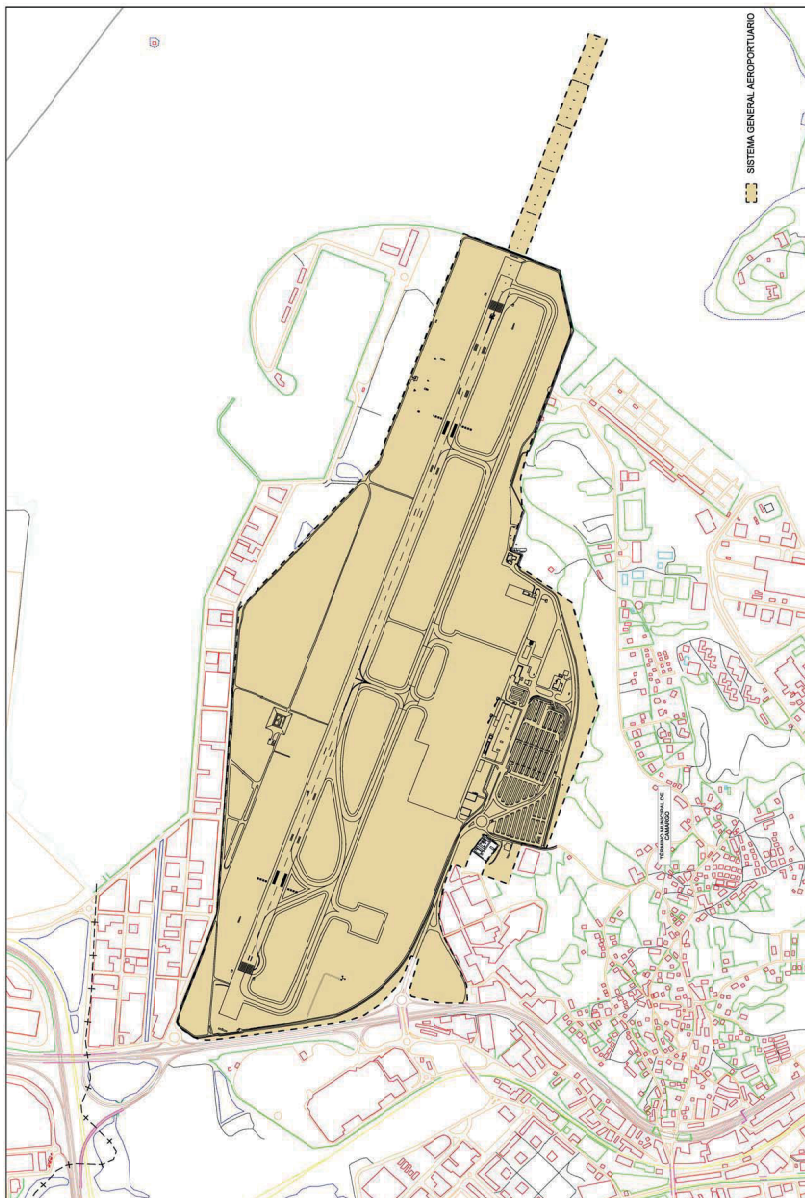
El ámbito de desarrollo del presente Plan Especial comprende el recinto nº 1 de la Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio de 2010, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santander. Ocupa una superficie de 199,12 Ha, de las cuales 127,51 Ha corresponden al Subistema de Movimiento de Aeronaves, 16,47 Ha al Subistema de Actividades Aeroportuarias, y 55,14 Ha a la Reserva Aeroportuaria.

Las principales actuaciones descritas más adelante se reflejan gráficamente en la página 3 del Estudio Económico-Financiero y Plan de Etapas y en el plano nº 8-Acciones.

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

I.2. ORDENACIÓN
DESCRIPCIÓN

2



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

12. ORDENACIÓN DESCRIPCIÓN

3

Subsistema de Movimiento de Aeronaves

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.

En materia de seguridad operacional, se recoge la necesidad de ajustarse a lo dispuesto en el Real Decreto 862/2009, 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, así como en la Orden FOM/2006/2011, de 8 de julio, que actualiza las normas técnicas contenidas en el Anexo al Real Decreto 862/2009, en las condiciones que durante el proceso de certificación del aeropuerto se establezcan.

Las principales actuaciones en este Subsistema, se describen a continuación:

• Campo de vuelos

Las actuaciones más significativas están orientadas a la mejora funcional y operativa de la pista, lo que se traducirá en un aumento de su capacidad, la adecuación a las recomendaciones de OACI en materia de seguridad y la ordenación por tipologías de tráfico.

Se instalará un sistema de iluminación de aproximación categoría I en la cabecera 29 ya que el aeropuerto no dispone del mismo. El primer tramo de luces irá empujado en la pista, mientras que las restantes tendrán que ser

instaladas en la ría. La longitud total del sistema de iluminación será de 900m. Las luces del sistema situadas en la ría tendrán la disposición adecuada para permitir el paso de barcos por el canal del puerto que conduce a los astilleros.

Además se propone la construcción de una calle de salida rápida.

Se ampliará la calle de rodaje paralela a la pista hasta las cabeceras 11 y 29 que entroncará con ambas cabecera perpendicularmente. Con esta ampliación las aeronaves podrán acceder a ambas cabeceras desde la calle de rodaje evitando hacer recorrido en pista para despegar. Además se construirá una calle de salida rápida para los aterrizajes por la cabecera 29.

Se cambiará la antena del localizador para que sea frangible, al igual que los equipos meteorológicos no frangibles. La caseta de la senda de planeo se trasladará fuera de la franja.

Se construirá un vial para el acceso al campo de vuelos de los vehículos autoextintores y de emergencia desde la calle de rodaje a la pista, perpendicular a ambas y alineado con el eje de la calle de acceso a puestos de estacionamiento más cercana al edificio del SEI.

Se construirá un puesto de estacionamiento aislado al oeste de la Plataforma de Aviación General.

Se trasladará el vallado para dejar una separación de 30 m entre el vallado y el borde de la franja paralela al eje de pista en una zona cercana a la cabecera 29. Además se modificará el camino perimetral para que pase junto al vallado.

- Plataformas de estacionamiento de aeronaves

La plataforma de aviación comercial se amplía por el lado este de manera que se consiguen cuatro posiciones de estacionamiento de utilización simultánea para aeronaves tipo C, más un quinto puesto de estacionamiento para aeronaves tipo D, que ocuparía 2 de los cuatro puestos. La zona correspondiente limita al sur con el Edificio del SEI y con el Edificio Terminal de Carga. Asimismo se plantea la construcción de un nuevo acceso a la calle de rodadura por el extremo nororiental de la nueva ampliación de plataforma.

Para la plataforma de Aviación General se propone ampliar la plataforma, actualmente cuenta con 12 puestos de estacionamiento para la Aviación General más un puesto de estacionamiento de helicópteros. Se propone la ampliación de esta plataforma en unos 18.000 m² de manera que haya un puesto más de helicópteros y que los puestos de estacionamiento para la Aviación General lleguen a los 27 puestos.

Por último, en materia de seguridad operacional, recoger la necesidad de ajustarse a lo dispuesto en el Real Decreto 862/09, 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, en las condiciones que durante el proceso de certificación del aeropuerto se establezcan.

Subsistema de Actividades Aeroportuarias

Tal como se describió para el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 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 aconsejable para el óptimo funcionamiento del aeropuerto. Estas actuaciones o modificaciones se podrán realizar dentro del área prevista

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

1.2. ORDENACIÓN DESCRIPCIÓN

4

para otras Zonas o bien en la Reserva Aeroportuaria, y deberán ser justificadas por Aena.

Las principales actuaciones en este Subsistema, se describen a continuación:

- Zona de Pasajeros

La principal actuación propuesta es la remodelación del Edificio Terminal. Dicha remodelación constará de las siguientes actuaciones:

Aumentar hasta 15 el número de mostradores de facturación, trasladando las oficinas que quedan afectadas por la ampliación.

Añadir un nuevo control de seguridad en salidas.

Aumentar la superficie del patio de carrillos para poder instalar dos hipódromos en vez de uno o alargar el existente, de manera que se pueda hacer un tratamiento de equipajes adecuado.

Aumentar la superficie de colas de facturación reitranqueado una parte de la fachada de manera que quede toda la fachada alineada para permitir colas sin que haya problemas de circulaciones en el vestíbulo de salida. Con el reitranqueo de la fachada se verá afectado el vial de acceso al Edificio Terminal que tendrá que ser desplazado ocupando parte del aparcamiento.

Respecto a la planta superior del Edificio Terminal de Pasajeros no se proponen actuaciones.

Aparcamiento

Se ampliará el actual aparcamiento en superficie por el lado oeste en 370 plazas.

También se creará un nuevo aparcamiento al suroeste del actual, al otro lado del vial de acceso al aeropuerto.

destinado a bolsa de taxis, con 50 plazas, unas 45 para empleados, y de vehículos de alquiler, con unas 680 plazas. Además se instalará un lavadero de coches para los vehículos de alquiler que estará ubicado en la zona del depósito de dichos vehículos.

Por último, se crearán 14 plazas de autobús al oeste del Edificio Terminal de Pasajeros.

- Zona de Carga

En el terminal de Carga se instalará el Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) dando así un servicio más adecuado al tratamiento de mercancías.

- Zona de Servicios

En los lugares que sea posible se trasladará el vallado que vulnera la superficie de transición. Además se propone trasladar el camino perimetral junto a la valla. Este traslado consiste en dejar una separación de 30 m entre el vallado y el borde de la franja paralela al eje de pista. Sólo se podrá desplazar en una zona cercana a la cabecera 29 ya que en la zona cercana a la cabecera 11 no se puede debido a la proximidad de un polígono industrial.

Asimismo se trasladará la Estación Meteorológica junto a la parcela de combustibles, ya que la construcción del edificio para señaleros y actividades handling ocupa los terrenos en los que se encuentra emplazada.

- Zona de Apoyo a la Aeronave

Construcción de un nuevo Hangar para el segundo helicóptero que tendrá base en el aeropuerto. Este hangar se situará al oeste del existente.

Construcción de un edificio en una zona situada al oeste del Edificio Terminal de Pasajeros para los señaleros mozos y mecánicos, y para albergar los locales afectados por la ampliación del patio de carrillos. Junto al edificio se creará una zona de estacionamiento de equipos de "handling".

- Zona de Actividades Complementarias

En esta zona, ubicada al suroeste del aparcamiento actual, se ubicará el Edificio de Aparcamiento de vehículos de alquiler y la bolsa de taxis.

- Zona de Aviación General

No se plantean actuaciones, en los horizontes previstos, para esta Zona.

- Zona de Abastecimiento Energético

Se ampliará la zona de combustibles para albergar más depósitos de similares características que los actuales.

Se demolerá la depuradora ya que está prevista la conexión con la red de saneamiento del municipio de Camargo.

- Reserva Aeroportuaria

Contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas.

Una parte de esta reserva se va a utilizar para ampliar la franja de seguridad del campo de vuelo.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

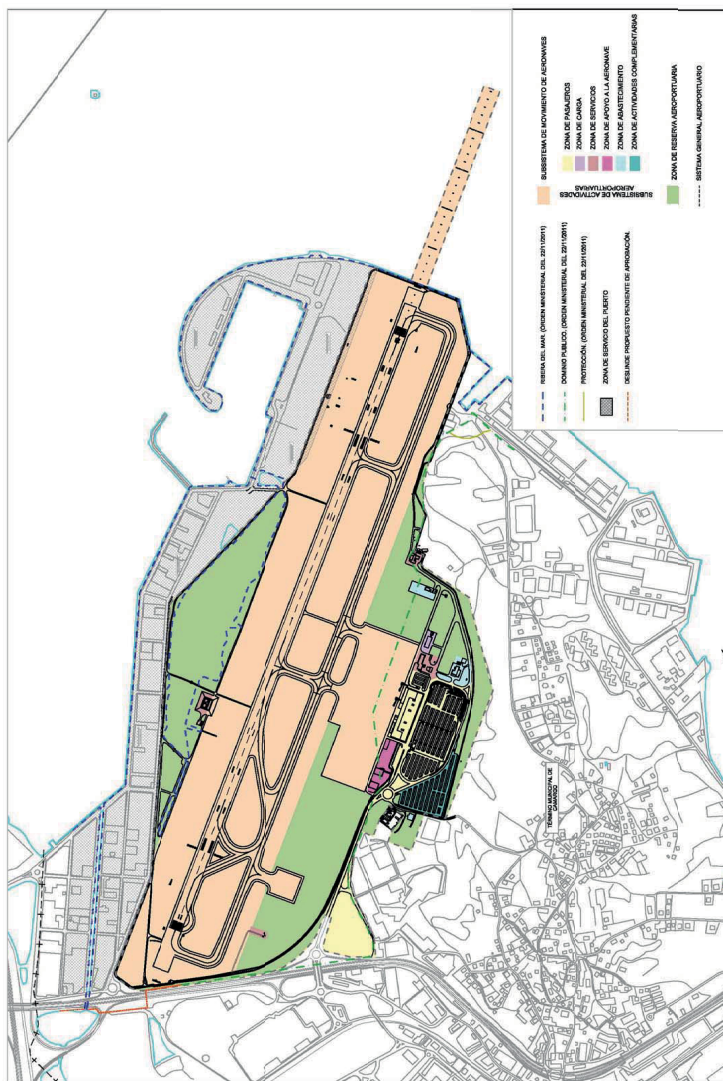


Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.2. ORDENACIÓN
DESCRIPCIÓN

5



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011 Modificado enero-junio 2015



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

12. ORDENACIÓN DESCRIPCIÓN

6

REDES DE CIRCULACIONES

Movimiento de Aeronaves. Circulación en Plataformas. Redes Internas

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

Aunque la pista (11-29) con la que cuenta el Aeropuerto de Santander es utilizada en ambos sentidos por las aeronaves en sus operaciones de aterrizaje y despegue, hay que considerar que la gran mayoría de éstas se realizan por cabecera 11.

Para el caso de los despegues, las aeronaves (tanto de pasajeros como de carga y aviación general) salen de sus puestos de estacionamiento, y se guían a través del sistema de calles de rodaje de la plataforma correspondiente, con el fin de dirigirse a la calle de rodadura paralela, donde circulan hacia los extremos de pista 29 ó 11, en función del sentido de despegue con el que van a operar (este u oeste).

Para el caso de los aterrizajes, las aeronaves toman pista según el sentido de aproximación, y salen de ésta por las calles de salida o extremos de pista (según el tipo de aeronave o configuración en que opere), para dirigirse a la calle de rodadura paralela. Desde dicha calle, las aeronaves pueden acceder a los puestos de estacionamiento de destino a través del sistema de calles de rodaje que existen en la plataforma de estacionamiento correspondiente.

Con esta configuración, se consigue evitar al máximo el cruce entre aeronaves que despegan y aterrizan en sus circulaciones desde las plataformas de estacionamiento

hasta el campo de vuelos y viceversa, optimizando de esta manera los tiempos de demora.

Por otro lado, se comprueba que el diseño de circulaciones evita al máximo posible las interferencias entre las aeronaves que se dirigen al ATP con las destinadas a actividades relacionadas con la Aviación General, la Carga y el Apoyo a la Aeronave.

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

Accesos, Red Vial y Aparcamientos

En general, los accesos y la red vial del aeropuerto están configurados de tal manera que el Sistema General Aeroportuario de Santander se transforme en una infraestructura totalmente permeable, con una movilidad interna lo más fluida y funcional posible. Asimismo, con este diseño se ha intentado evitar al máximo posible la interferencia entre las circulaciones de los vehículos generados en la Zona de Pasajeros, con los generados en la Zona de Apoyo a la Aeronave, así como con los generados en las Zonas de Carga o de Aviación General.

Tal y como se ha indicado anteriormente, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria está redactando actualmente el "Proyecto de Trazado. Mejora de la Capacidad de las Autovías A-67 y S-10 en el Entorno de Santander". En dicho estudio se analizan, entre otras posibles actuaciones en las autovías S-10 y A-67 en el entorno de la ciudad de Santander, la ampliación de carriles y mejora de intersecciones y enlaces, entre los que se encuentra el que da acceso al Aeropuerto de Santander a través de la carretera N-636.

Se propone crear un acceso directo de entrada al aeropuerto desde la autovía evitando la rotonda de acceso al aeropuerto por los problemas de cruces de tráfico provenientes de un centro comercial próximo que utilizan esta rotonda para acceder a la autovía en dirección Santander.

Con motivo de la ampliación del Área Terminal de Pasajeros y de los aparcamientos, el previsible incremento de tráfico de vehículos obliga a rediseñar el vial afectado, lo cual será tenido en cuenta en la redacción del "Proyecto de Trazado. Mejora de la capacidad de las Autovías A-67 y S-10 en el entorno de Santander".

Asimismo, se adecuará el tramo de vial que pasa por delante del Edificio Terminal de pasajeros desviándolo por la ampliación del mismo, y se crearán los viales necesarios para acceder a los nuevos aparcamientos, y para la circulación de vehículos a la nueva plataforma de Aviación General.

Por último, se conectarán los nuevos viales que se creen con los demás viales de servicio existentes, adaptando el conjunto a la nueva configuración del sistema general aeroportuario.

La capacidad de plazas de aparcamiento del aeropuerto se verá muy ampliada con las actuaciones previstas para el Desarrollo Previsible, superando las 2.000 plazas, en el ámbito del aeropuerto, con lo que quedan cubiertas las necesidades de aparcamiento de vehículos previstas.

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

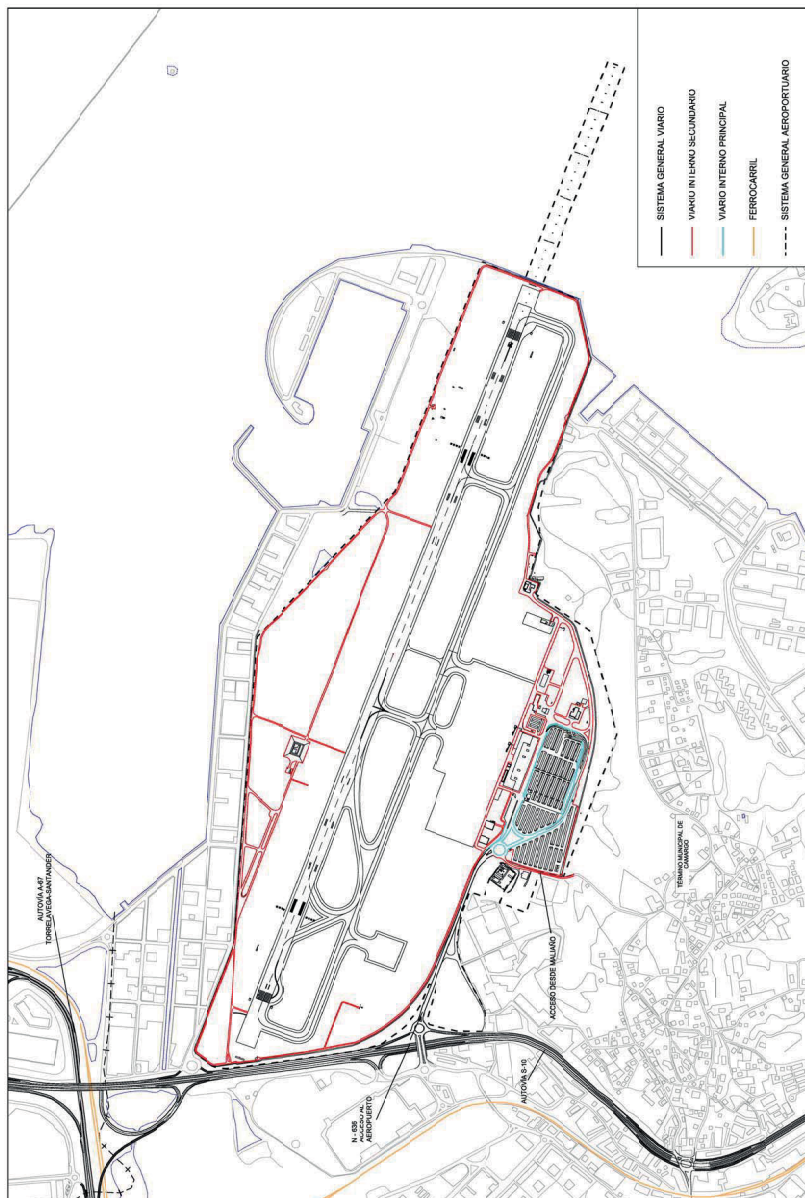


Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.2. ORDENACIÓN
DESCRIPCIÓN

7



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

1.2. ORDENACIÓN
DESCRIPCIÓN

8

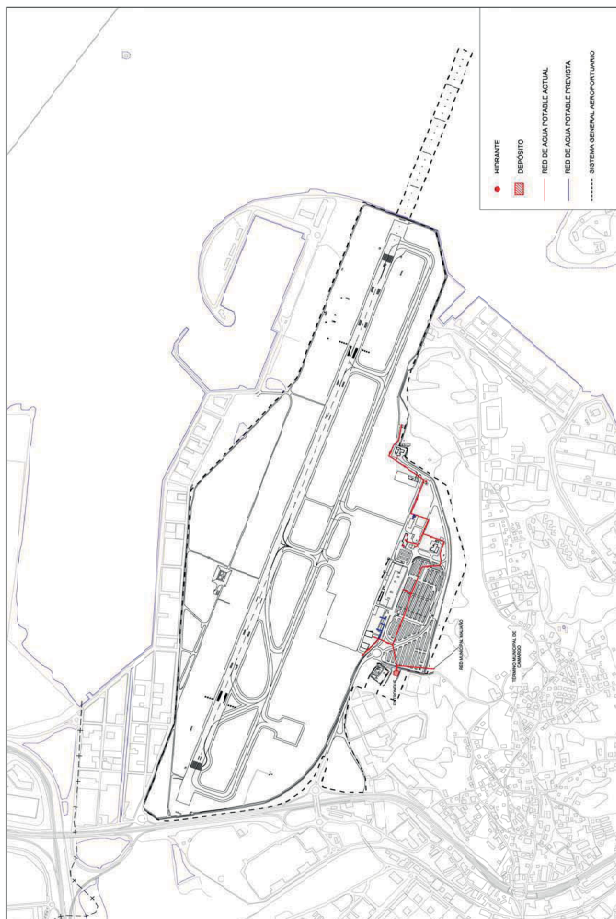
REDES DE INFRAESTRUCTURAS

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 vial 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

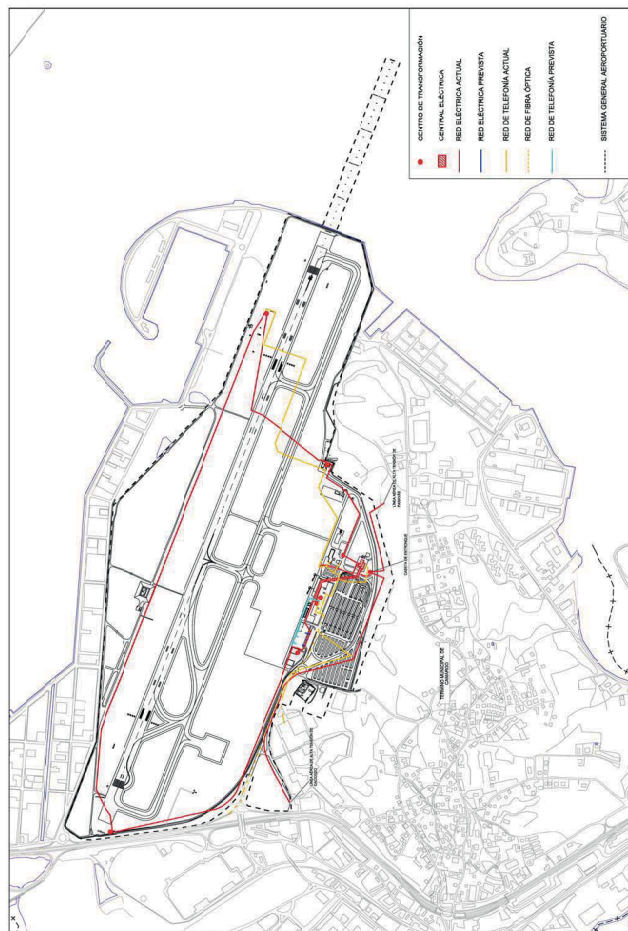
La Central Eléctrica se abastece de una doble acometida, una procedente de la línea aérea de alta tensión de Cacicado y la otra de la línea aérea de alta de Parayas ambas con una tensión de suministro de 12 Kv. El entronque está situado a unos 100 m al sur de la central.

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: Isófonas 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. Las cotas de las instalaciones radioeléctricas WGS-84 se han 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' 51,3"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 48' 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 de aterrizaje: 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 Radiobaliza omnidireccional de muy alta frecuencia con medidor de distancias (VOR/OME 5MRT): latitud Norte 43° 25' 59,2"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 54' 09,7"; altitud, 45 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

5.ª Radiobaliza no direccional (NDB 5M): latitud Norte 43° 25' 05,1"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 52' 59,6"; altitud, 1 metro sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

6.ª Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental (LOCILIS 5TA): latitud Norte 43° 25' 32,3"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 48' 36,7"; altitud, 3 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

7.ª Equipo de trayectoria de plano del sistema de aterrizaje instrumental (GPILIS 5TA): latitud Norte 43° 25' 32,3"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 48' 36,7"; altitud, 3 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

8.ª Radiobaliza omnidireccional de muy alta frecuencia con medidor de distancias (VOR/OME 5MRT): latitud Norte 43° 25' 59,2"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 54' 09,7"; altitud, 45 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

9.ª Radiobaliza no direccional (NDB 5M): latitud Norte 43° 25' 05,1"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 52' 59,6"; altitud, 1 metro sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Camargo.

10.ª Equipo de comunicaciones de Solozarzo: latitud Norte 43° 21' 31,1"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 003° 33' 44,9"; altitud, 451 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Solozarzo.

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 aplicación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de las instalaciones de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea radar de Solozarzo, Cantabria, amplía estas servidumbres conforme a lo exigido por las nuevas instalaciones.

De acuerdo con la publicación del Real Decreto 2003/1996, se ha radiado 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 radiobaliza no direccional, una radiobaliza 5M y la radiobaliza intermedia y exterior del sistema de aterrizaje por instrumentos. Por tanto, se han actualizado las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander y del 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 radar de Solozarzo.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de la Ley 30/1992, de 26 de octubre, sobre Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y sobre Procedimiento Administrativo Común, entre Defensa y Fomento (CIDEFO) en su reunión 01/2009, de conformidad con lo previsto por el artículo 6 del Real Decreto-ley 1276, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y Transportes y Comunicaciones en materia de aviación.

En virtud de la propuesta del Ministro de Fomento, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de noviembre de 2009,

DIPONGO:

Artículo 1. Actualización de las servidumbres aeronáuticas.

Se actualizan las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de Santander y sus instalaciones radioeléctricas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de la Ley 30/1992, de 26 de octubre, sobre Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y sobre Procedimiento Administrativo Común, entre Defensa y Fomento (CIDEFO) en su reunión 01/2009, de conformidad con lo previsto por el artículo 6 del Real Decreto-ley 1276, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y Transportes y Comunicaciones en materia de aviación.

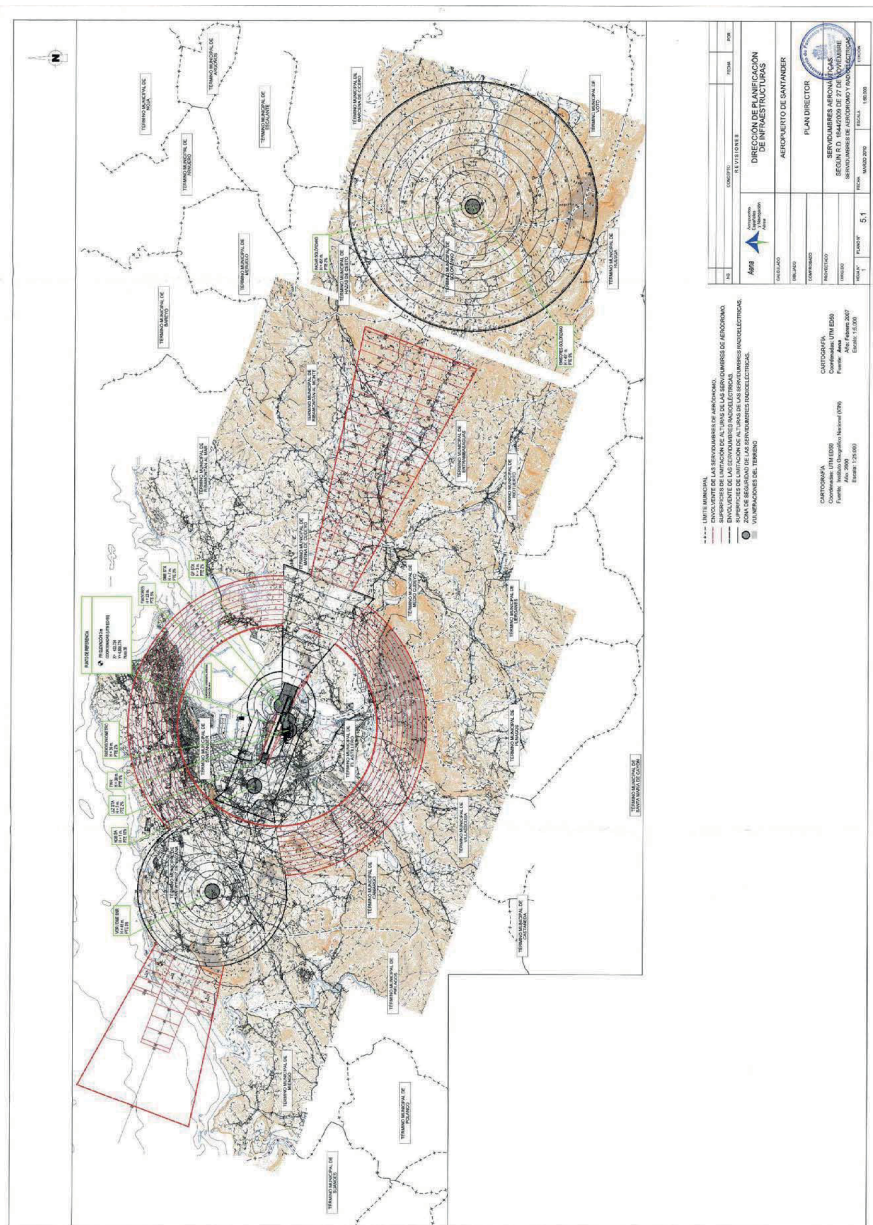
Artículo 2. Clasificación del aeropuerto.

El aeropuerto de Santander se clasifica como aeródromo de letra de clave «A» a efectos de aplicación de las servidumbres indicadas en el artículo anterior en cumplimiento de lo que dispone el Decreto 554/1972, de 24 de febrero.

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

I.3. ANEJO MEMORIA

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 4



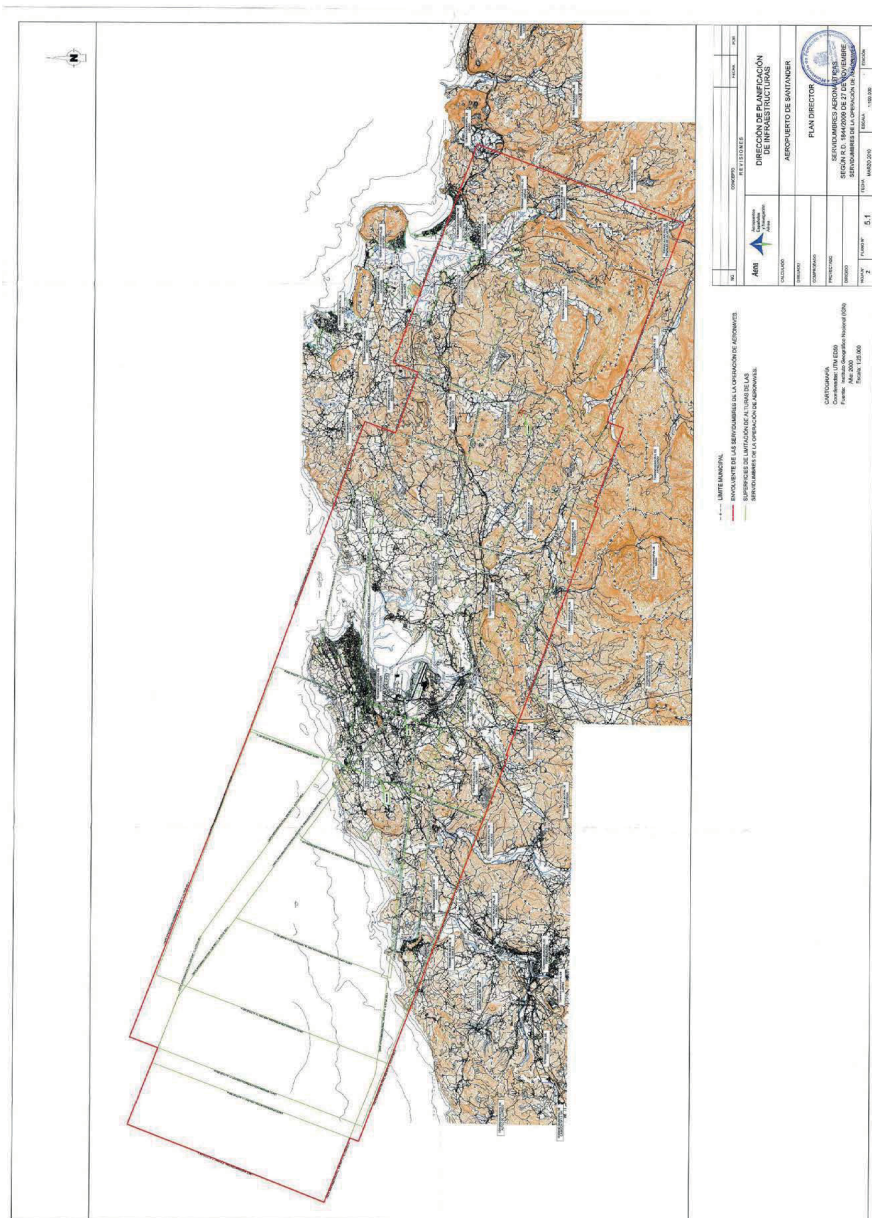
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

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



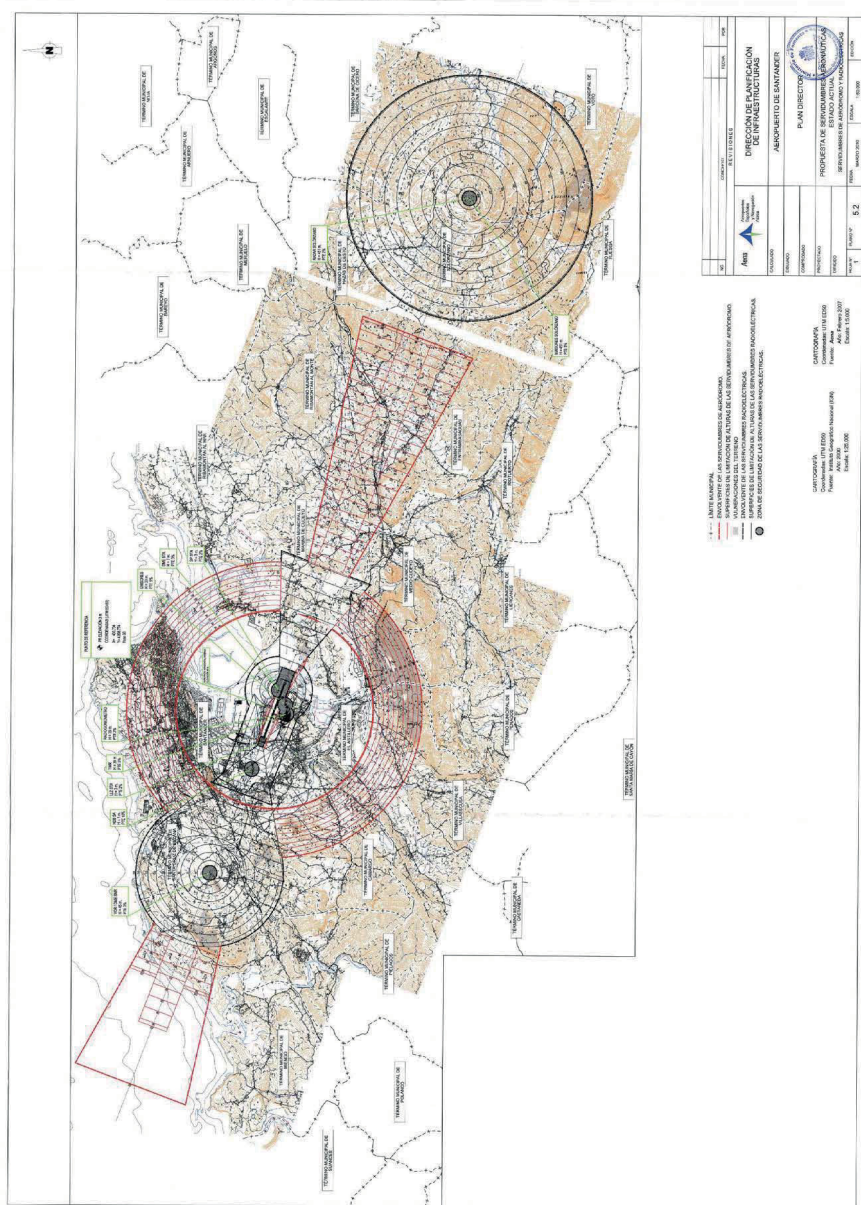
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

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

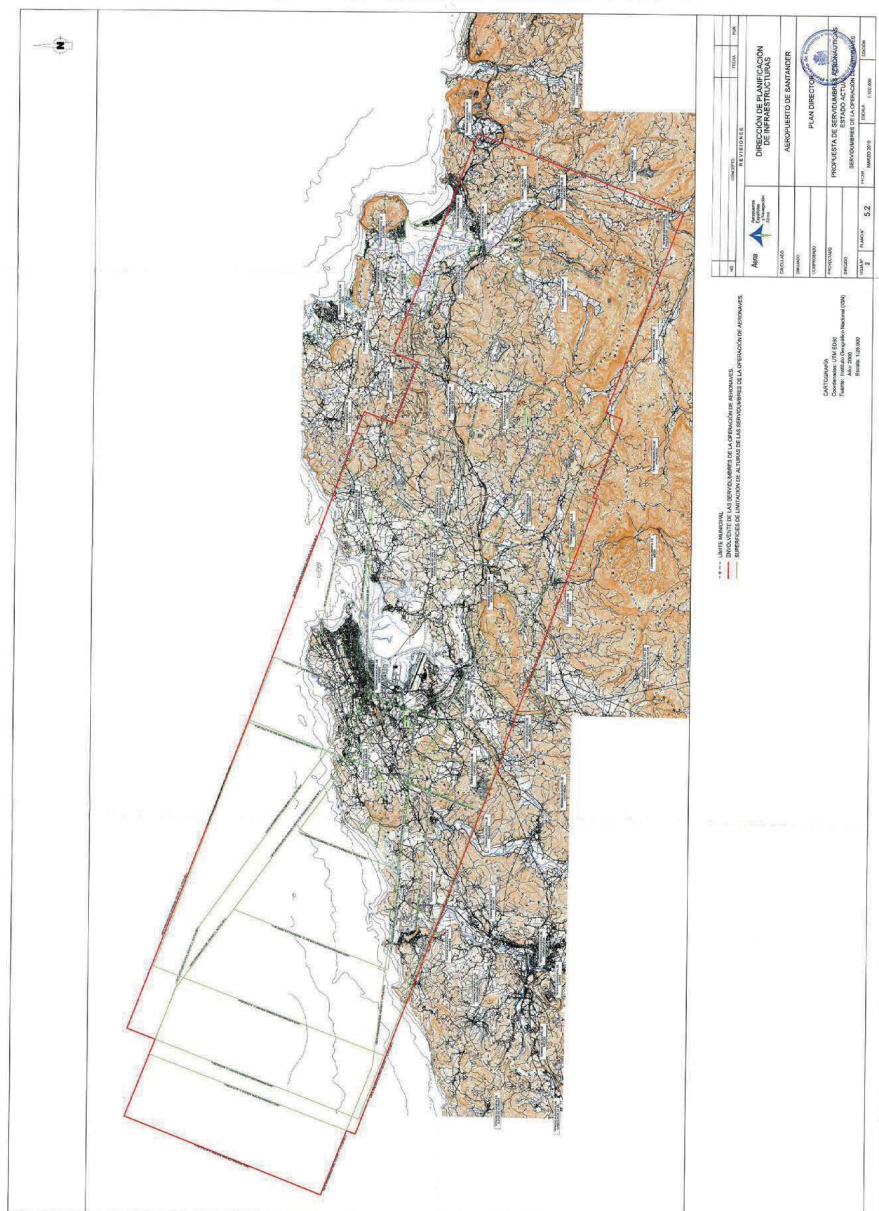
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

PLAN ESPE
Mayo 2011

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

I.3. ANEJO MEMORIA

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 7



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

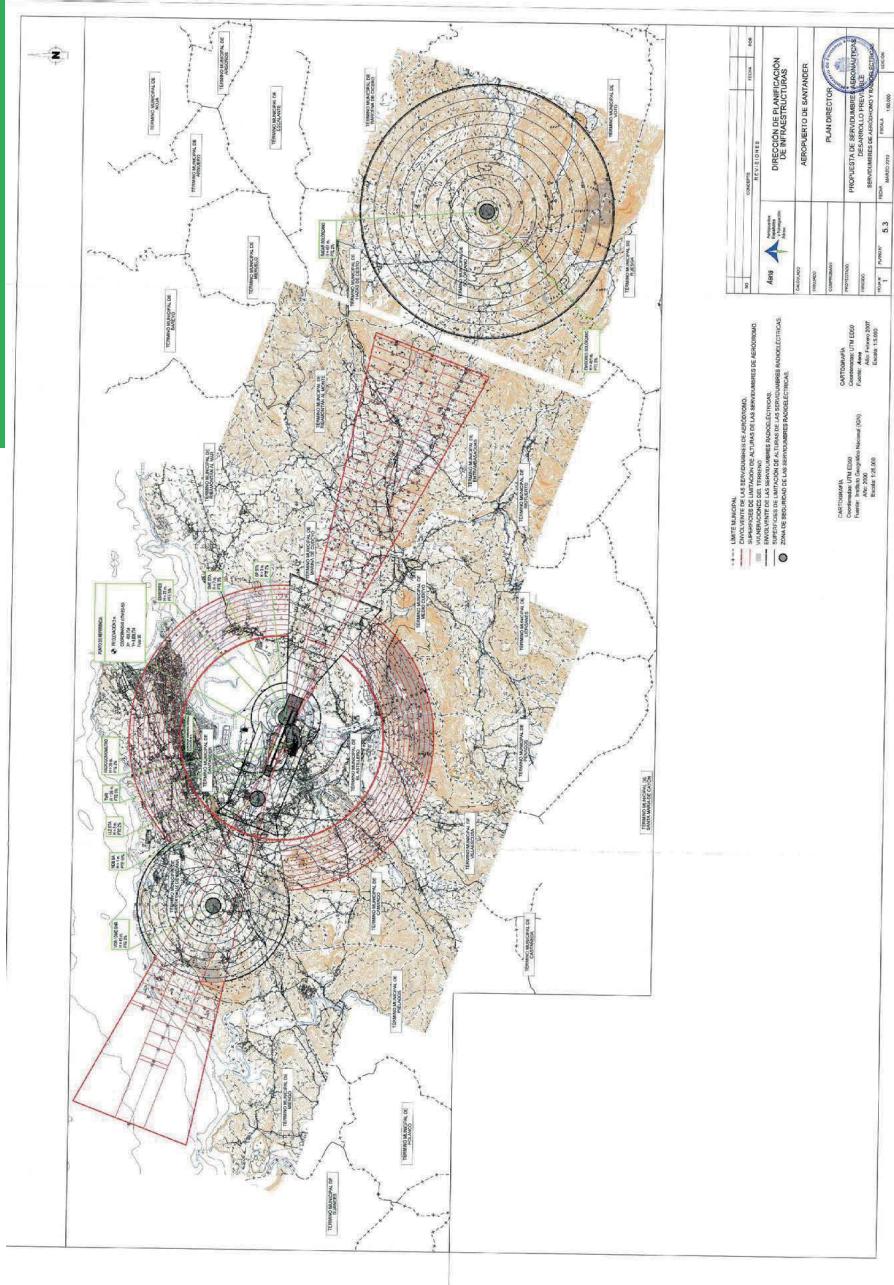
Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.3. ANEJO MEMORIA

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 8



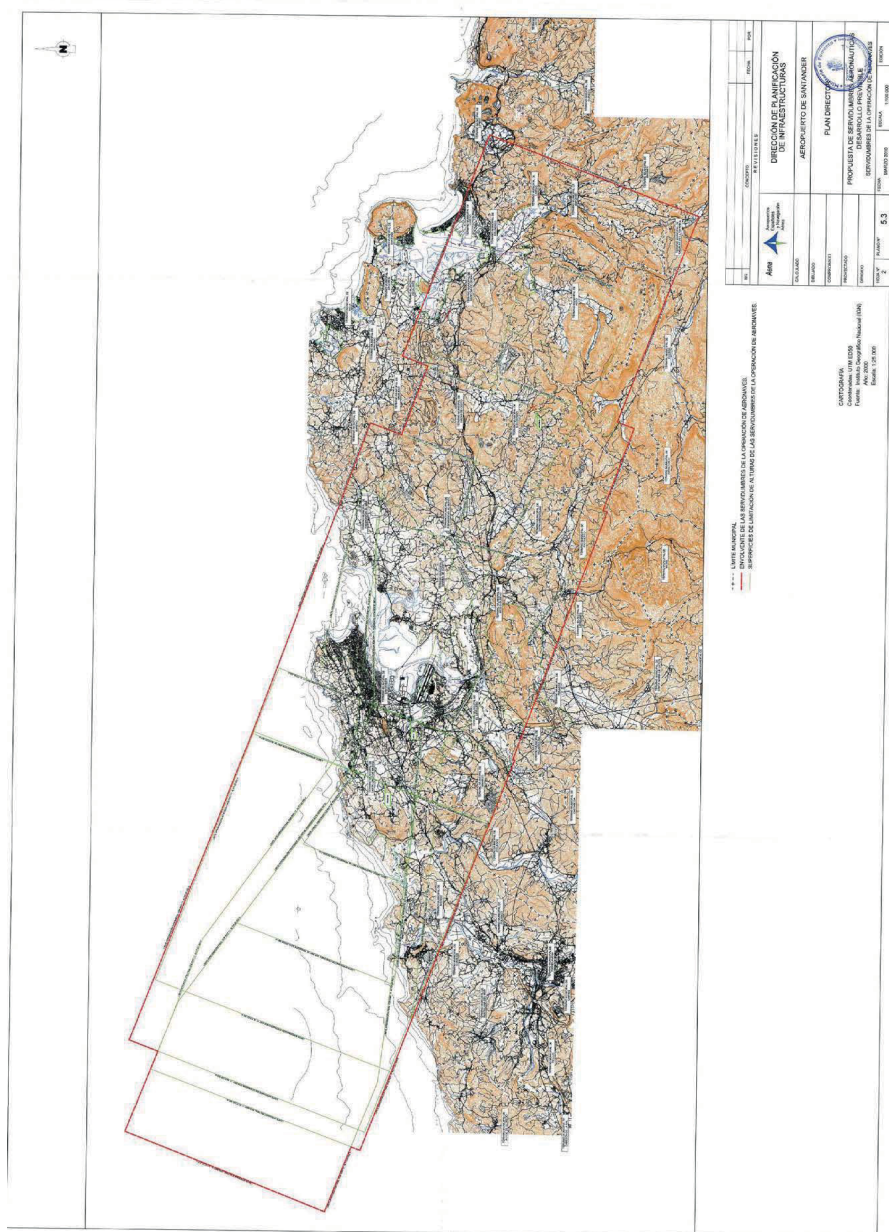
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

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 9



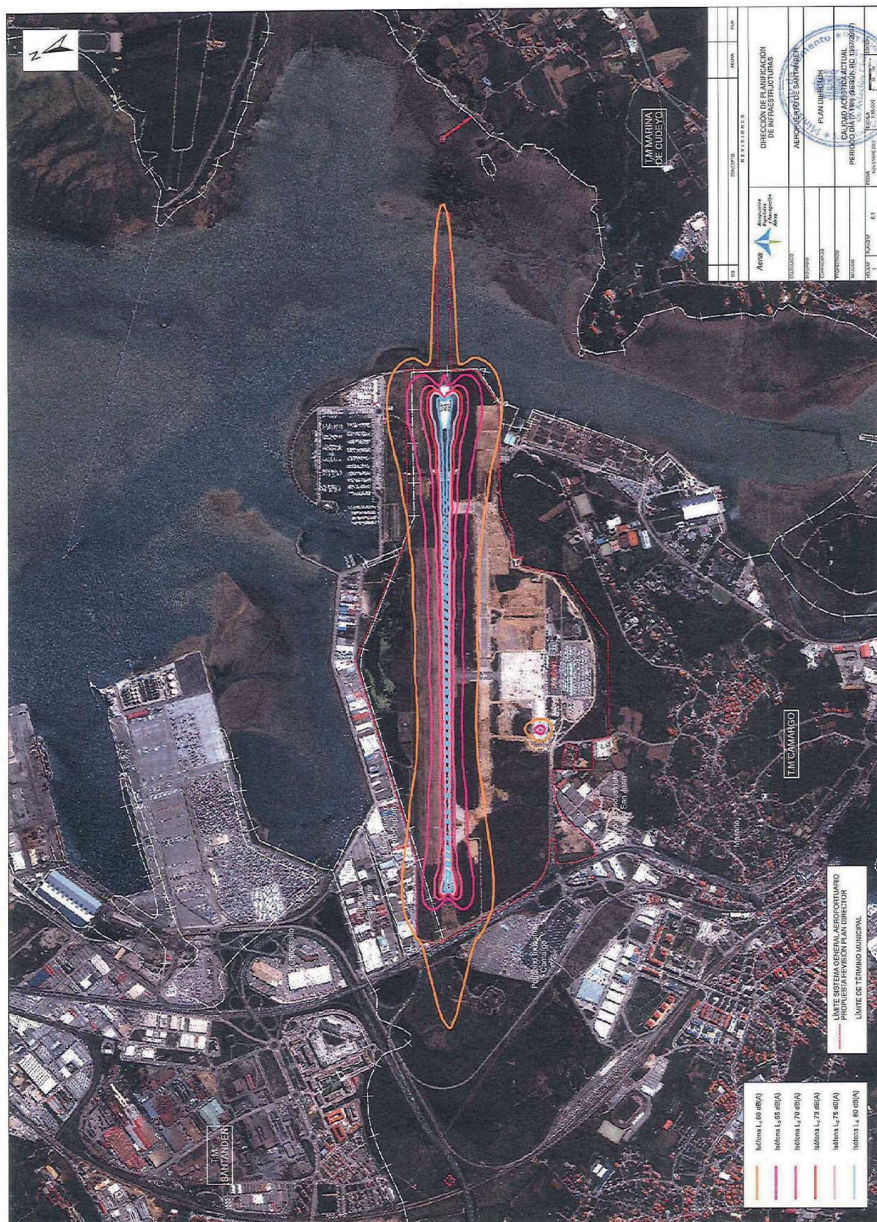
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

I.3. ANEJO MEMORIA
1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 10



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea



PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

CVE-2015-12454

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

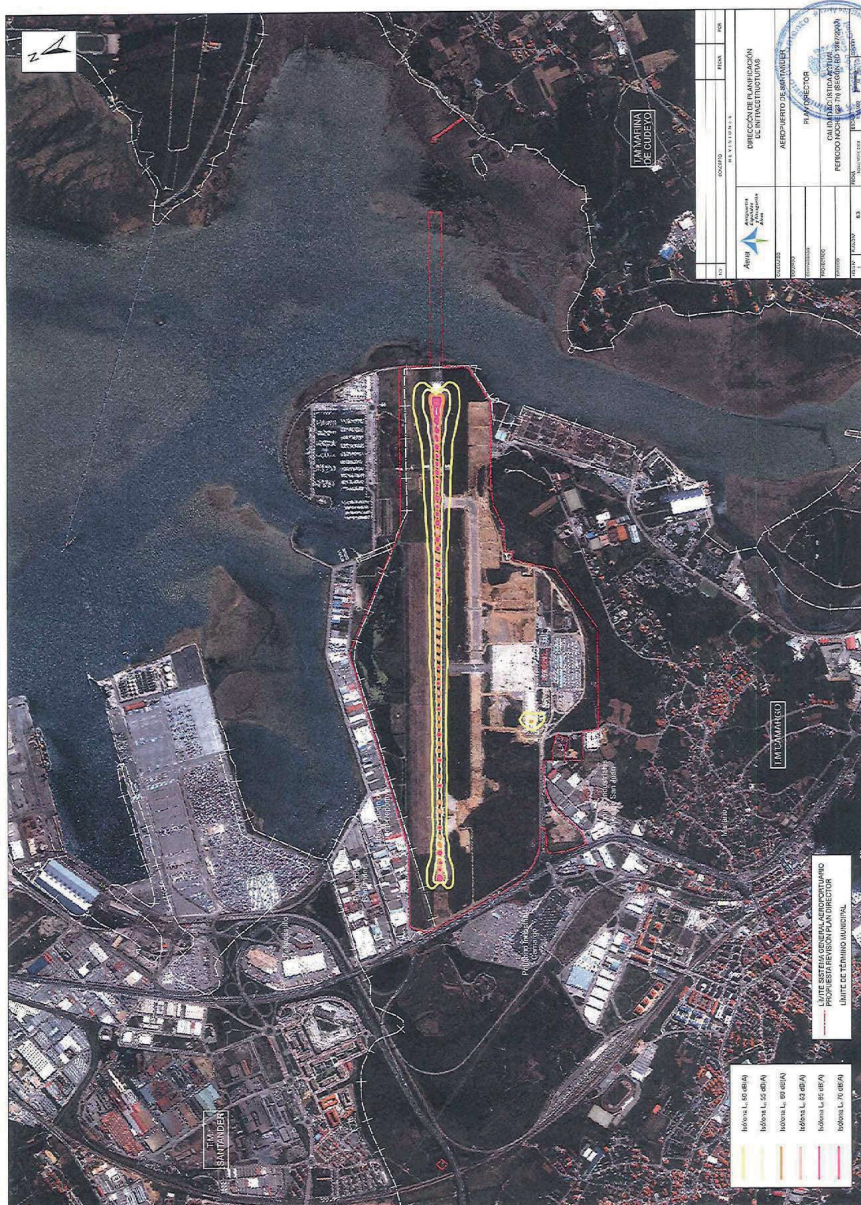
I.3. ANEJO MEMORIA
1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 11



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
1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 12



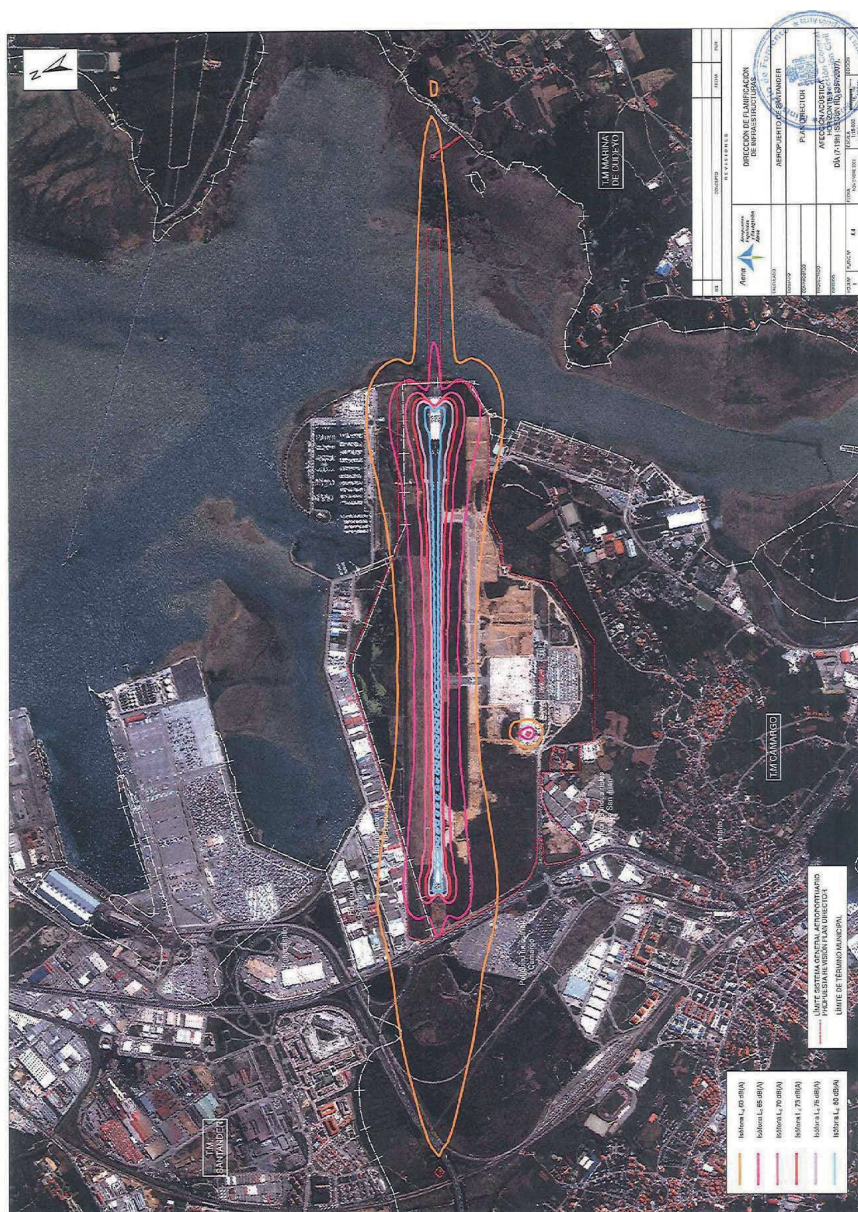
Aena
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

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

I.3. ANEJO MEMORIA

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 13



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

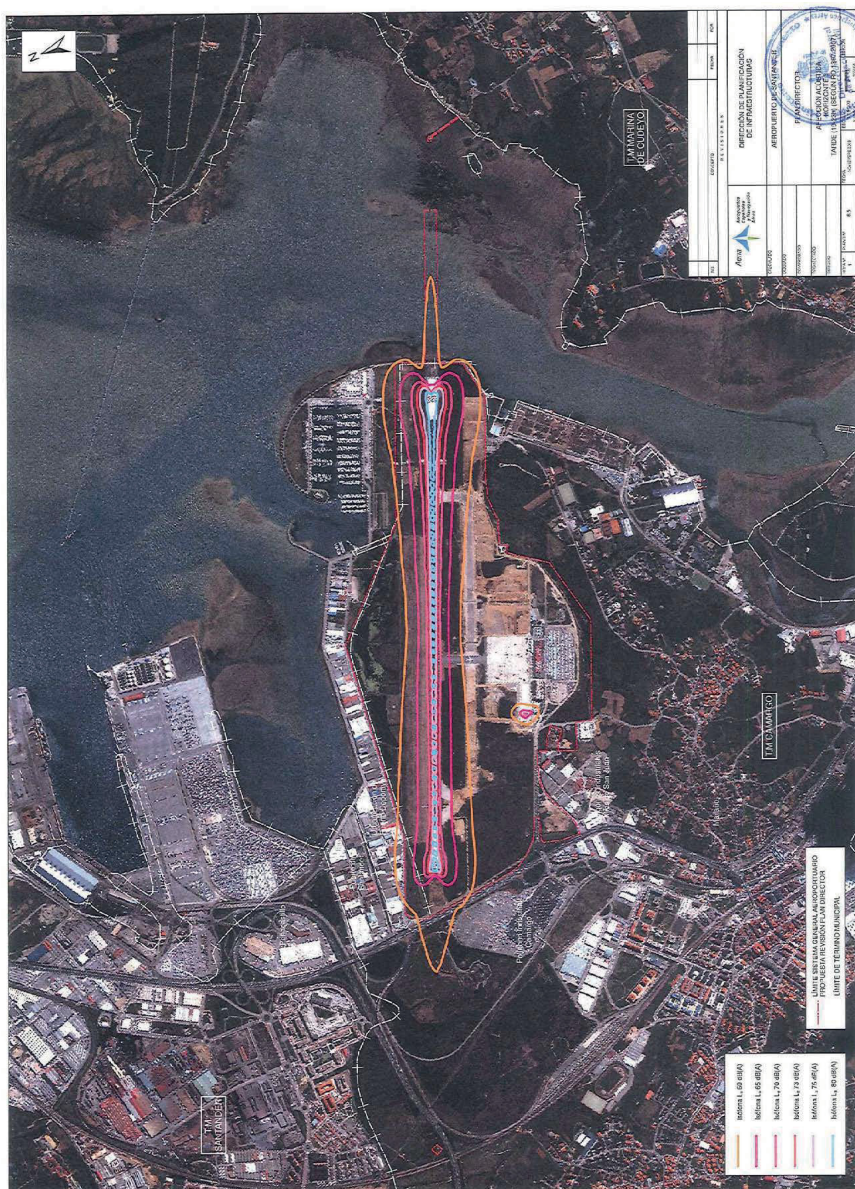
Aena

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

PLAN ESPE
Mayo 2011

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

I.3. ANEJO MEMORIA
1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 14



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

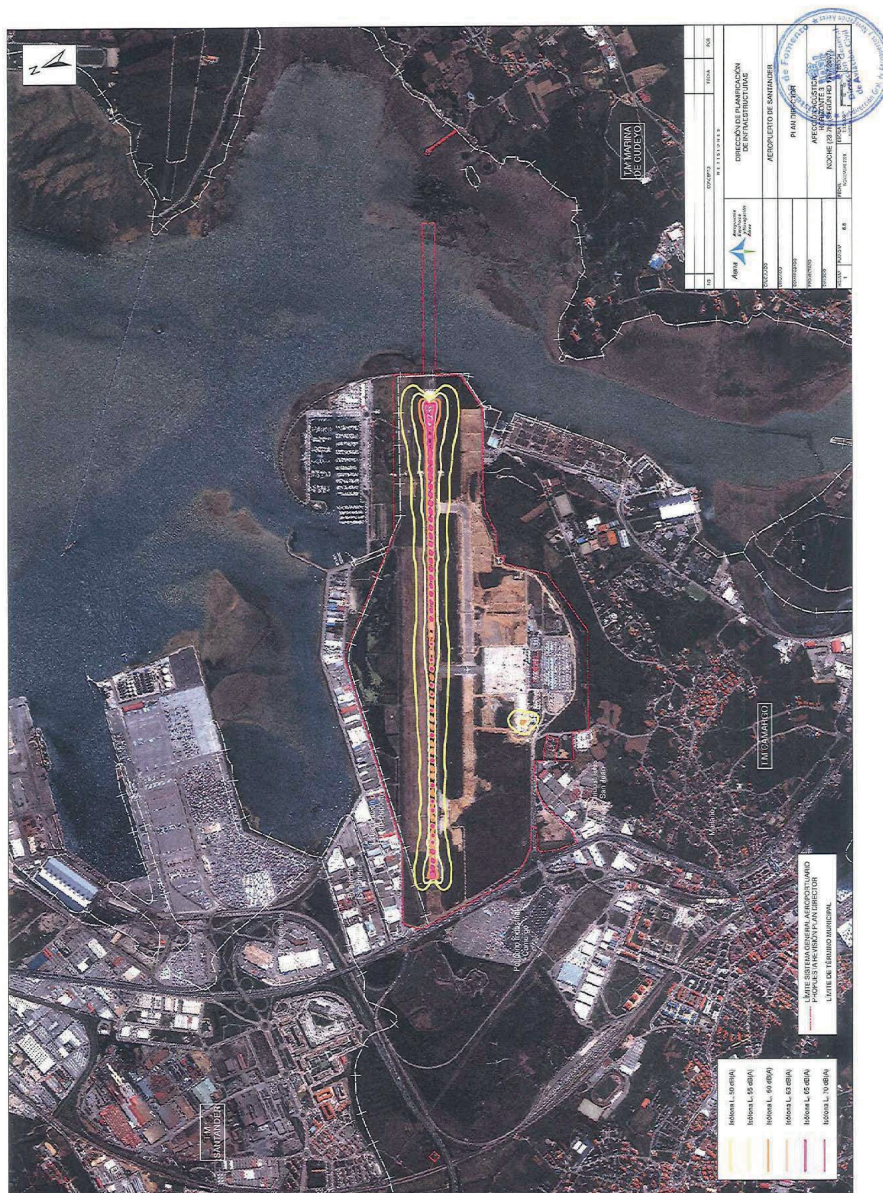
Aena

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

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

I.3. ANEJO MEMORIA

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO 15



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

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

ANEJO 2.
ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

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
2. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO 1

RELACIÓN DE LAS PARCELAS AFECTADAS POR OCUPACIÓN PARA EL DESARROLLO DEL AEROPUERTO
Información obtenida del Catastro

PARCELAS CATASTRALES RÚSTICAS TÉRMINO MUNICIPAL DE CAMARGO

POL.	PARCELA	TITULAR	SUPERFICIE M ² PARCELA	M ² Parcela
008	00001	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	7.762	5.227
008	00002	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	1.984	1.982
008	00003	ENTE PUBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN	1.934.798	1.925.131
		TOTALES	2.116.560	1.938.835

SUPERFICIES DE DESCUENTO

POLIGONO	PARCELA	TITULAR	USOS DEL SUELO	SUPERFICIE (M ²)
008	9003		CARRETERA ASFALTADA	1.384
		TOTALES		1.384

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

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE SANTANDER
Mayo 2011

Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

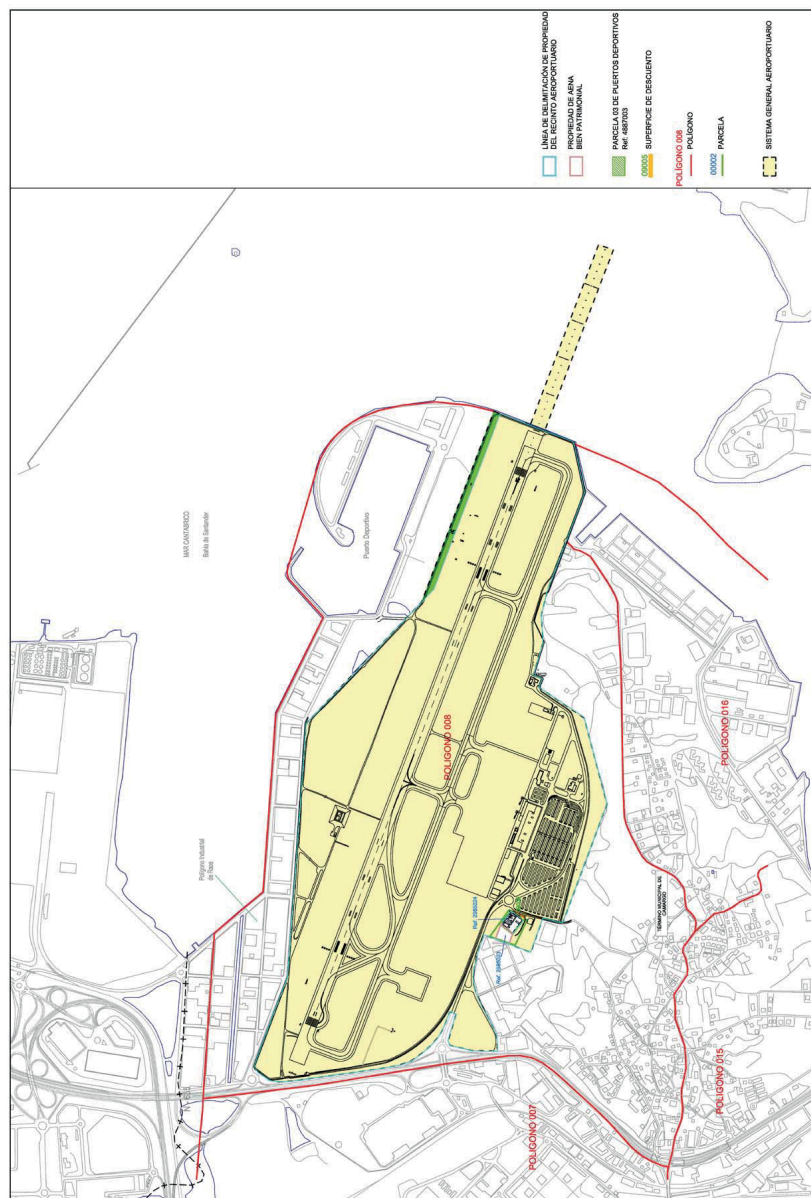
DISEMINADOS URBANOS TÉRMINO MUNICIPAL DE CAMARGO

Ref. Catastral	TITULAR	VALOR SUELO	VALOR CONSTRUCCIÓN	VALOR CATASTRAL	SUPERFICIE PARCELA (M ²)
2385023 P3028M 0001 XP	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	97.769,64	0,00	97.769,64	6.507
008001 00VP30G 0001 RM	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.123.853,23	8.013,108,23	9.138.961,06	221.883
008001 00VP30G 0002 TQ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.088,46	4.240,44	5.328,90	14
008001 00VP30G 0003 TW	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.088,46	4.240,44	5.328,90	14
008001 00VP30G 0004 UE	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	6.163,43	31.603,35	39.866,78	105
008001 00VP30G 0005 IR	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,98	3.834,67	4.867,65	12
008001 00VP30G 0006 JZ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,98	3.834,67	4.867,65	12
008001 00VP30G 0007 PY	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,98	3.834,67	4.867,65	12
008001 00VP30G 0008 AU	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	932,98	3.834,67	4.867,65	12
008001 00VP30G 0009 BI	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.584,34	3.831,81	10
008001 00VP30G 0010 PY	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.584,34	3.831,81	10
008001 00VP30G 0011 AU	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.584,34	3.831,81	10
008001 00VP30G 0012 SI	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.584,34	3.831,81	10
008001 00VP30G 0013 DO	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	8.241,17	28.329,04	36.570,21	108
008001 00VP30G 0014 FP	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	8.241,17	28.329,04	36.570,21	108
008001 00VP30G 0015 GA	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	7.619,20	20.662,80	28.282,00	98
008001 00VP30G 0016 RS	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.584,34	3.831,81	10
008001 00VP30G 0017 AS	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.584,34	3.831,81	10
008001 00VP30G 0018 AG	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.584,34	3.831,81	10
008001 00VP30G 0019 LG	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	777,47	3.584,34	3.831,81	10
008001 00VP30G 0020 JD	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	9.640,62	37.558,24	47.198,86	124
008001 00VP30G 0021 KF	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
008001 00VP30G 0022 LG	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
008001 00VP30G 0023 BH	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
008001 00VP30G 0024 ZJ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
008001 00VP30G 0025 XJ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
008001 00VP30G 0026 ML	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
008001 00VP30G 0027 DB	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
008001 00VP30G 0028 WZ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
008001 00VP30G 0029 AG	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
008001 00VP30G 0030 DB	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	2.721,14	10.801,12	13.522,26	35
008001 00VP30G 0031 VZ	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	1.399,44	5.452,01	6.851,45	18
008001 00VP30G 0032 EX	Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación	107.912,73	432.777,95	540.690,68	1.388
008001 00VP30G 0033 RM	Iberia Líneas Aéreas de España S.A.	59.709,64	180.643,66	239.753,30	768
008001 00VP30G 0034 QJ	Compañía Logística de Hidrocarburos S.A.	6.005,68	17.888,13	25.953,81	104
TOTALES		1.467.769,95	8.892.134,37	10.351.904,16	231.588

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

I.3. ANEJO MEMORIA

2. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO 2



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

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

1.3. ANEJO MEMORIA
3. INFORMACIÓN AMBIENTAL

3

BOE núm. 70

Jueves 22 marzo 2007

12594

12593

Jueves 22 marzo 2007

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

BOE núm. 70

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

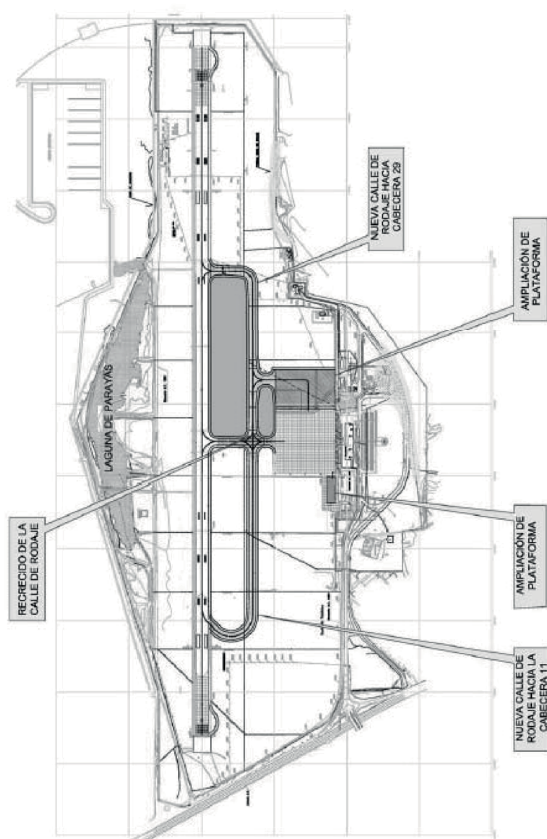
I.3. ANEJO MEMORIA
3. INFORMACIÓN AMBIENTAL

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/Progr.PAP			
Estadística Presupuestaria: Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)		Progr. PAP	DESCRIPCIÓN PROYECTO PAP	TOTAL PERÍODO	
CENTRO					
CANTABRIA					
SANTANDER					
	1760547	ABRICACIÓN ÁREA TERMINAL	2.385	2.385	
	1760548	RECONSTRUCCIÓN Y REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE NAVIGACIÓN AÉREA	2.240	57	1.154
	1760549	RECONSTRUCCIÓN Y REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE NAVIGACIÓN AÉREA	1.500	960	500
	1760550	ACTUACIONES EN SEGURIDAD	834	834	
	1760551	DESARROLLO CAMPO DE VUELOS Y ÁREA DE MOVIMIENTOS SANTANDER			
		TOTAL CENTRO	6.959	3.526	304
		TOTAL CANTABRIA	6.959	3.526	304
					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 Subsistemas 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

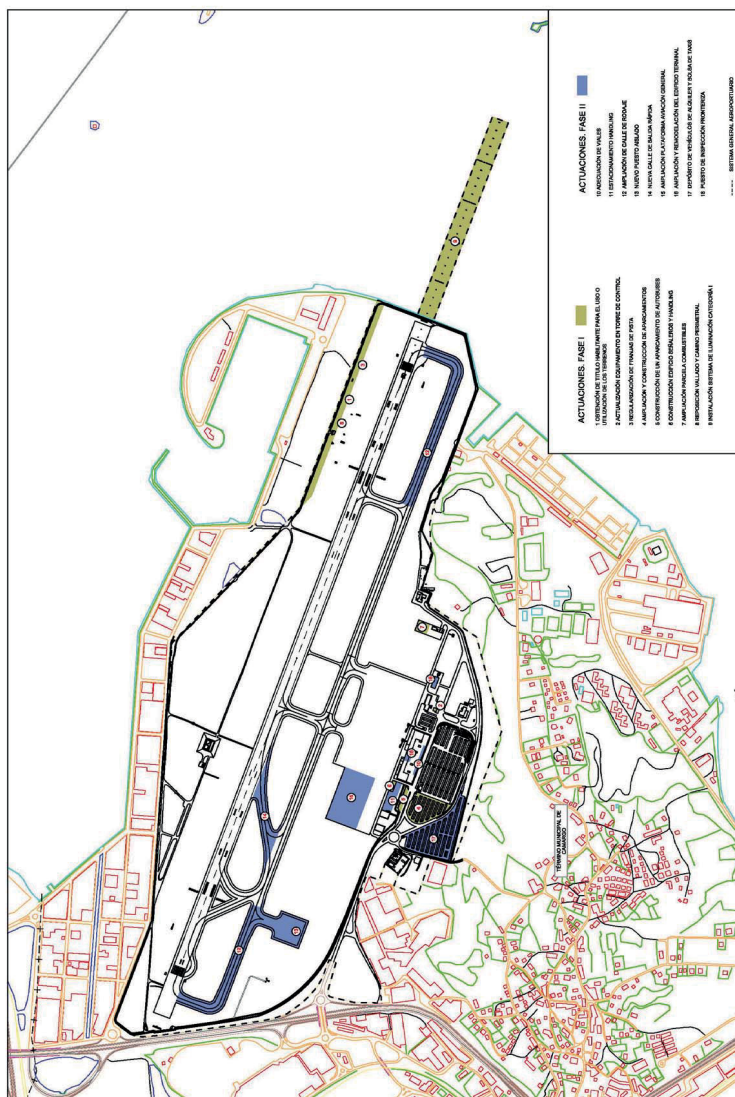
Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

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

II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO
PLAN DE ETAPAS-CONJUNTO DE ACTUACIONES 4



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

III. NORMAS URBANÍSTICAS

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

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.

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

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 coincide con la que se desprende 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).

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

III. NORMAS URBANÍSTICAS

3

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 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 Subsistema de Movimiento de Aeronaves como al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, se realizará mediante las obras de ejecución, reparación, conservación, modificación o demolición que sean 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.

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

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

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

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



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

9

III. NORMAS URBANÍSTICAS

- 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 tráfico 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

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

10

III. NORMAS URBANÍSTICAS

- 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 $0,17 \text{ m}^2/\text{m}^2$.
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

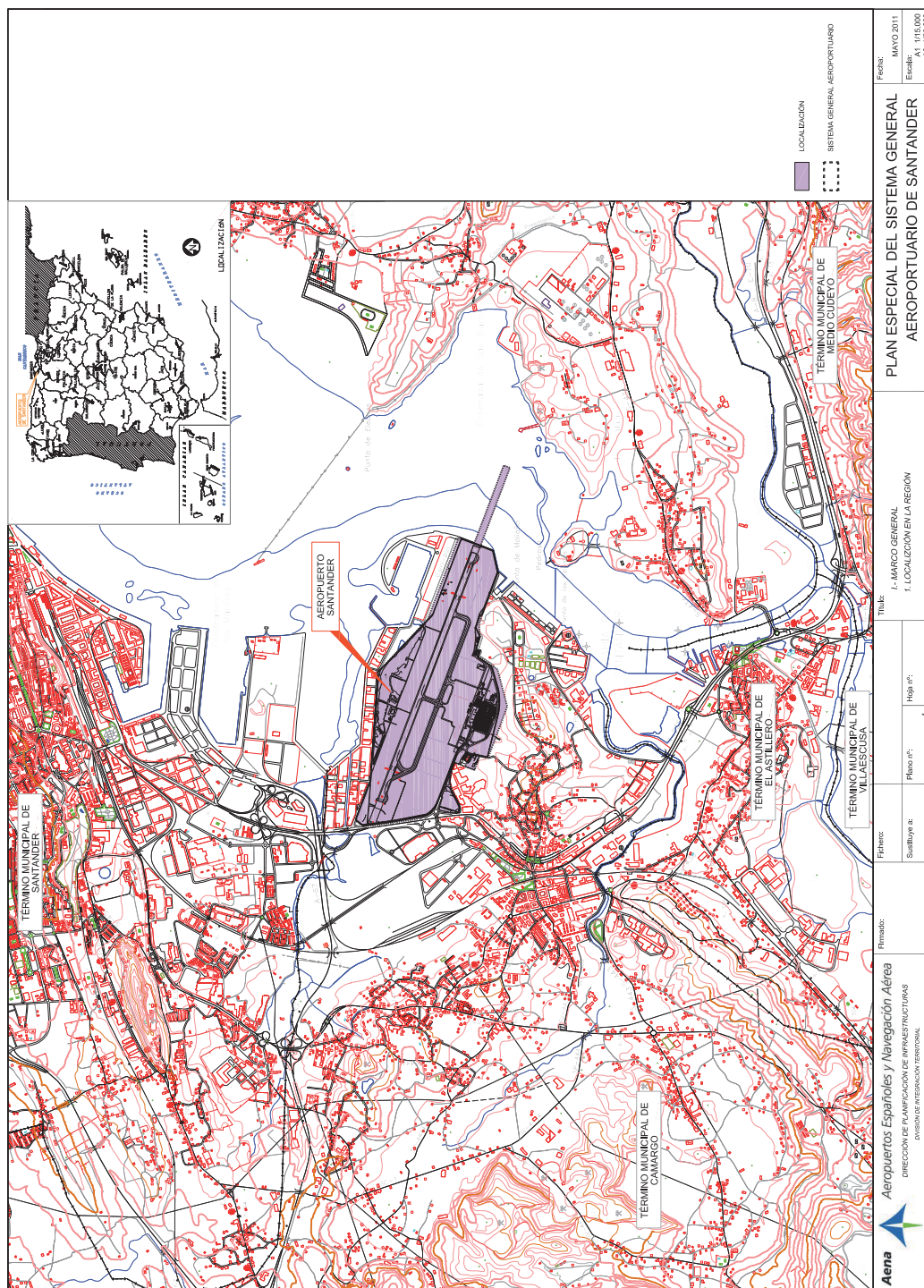
PLANOS

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

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

[illegible]

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

BOE

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 223

Miércoles 14 de septiembre de 2010

Sec. III. Pág. 70212

RECINTO 2					
Punto	X	Y	Punto	Y	
66	454.494,83	4.801.031,94	79	454.498,50	4.800.973,19
70	454.512,45	4.801.025,20	80	454.493,04	4.800.988,97
71	454.529,98	4.801.018,45	81	454.483,69	4.801.001,79
72	454.546,86	4.801.012,23	82	454.483,65	4.801.017,32
73	454.560,73	4.801.006,82	83	454.481,80	4.801.023,28
74	454.571,45	4.801.002,77	84	454.484,60	4.801.023,50
76	454.573,45	4.800.992,65	85	454.493,62	4.801.024,37
76	454.546,59	4.800.978,32	86	454.494,26	4.801.028,71
77	454.523,25	4.800.965,61	87	454.494,28	4.801.029,12
78	454.504,33	4.800.955,78	89	454.494,83	4.801.031,94

RECINTO 3					
Punto	X	Y	Punto	Y	
86	427.064,82	4.811.375,87	92	427.096,83	4.811.349,41
86	427.101,53	4.811.391,44	93	427.079,81	4.811.339,41
90	427.114,40	4.811.359,44	94	427.071,64	4.811.359,36
91	427.100,41	4.811.351,27	88	427.064,82	4.811.375,87

RECINTO 4					
Punto	X	Y	Punto	Y	
96	431.300,65	4.809.693,04	99	431.310,00	4.809.697,26
96	431.304,95	4.809.694,94	100	431.332,88	4.809.707,56
97	431.305,45	4.809.695,20	101	431.347,91	4.809.675,24
98	431.309,48	4.809.697,04	102	431.315,24	4.809.680,76
			95	431.300,65	4.809.693,04

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

06 BOE-A-2010-1417

<http://www.boe.es>

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

D. L. M-41998-JS/NR-012-03/NX



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

Firmado:

Firmado:

Firmado:

Título:

INFORMACIÓN

2. PLANEAMIENTO URBANO

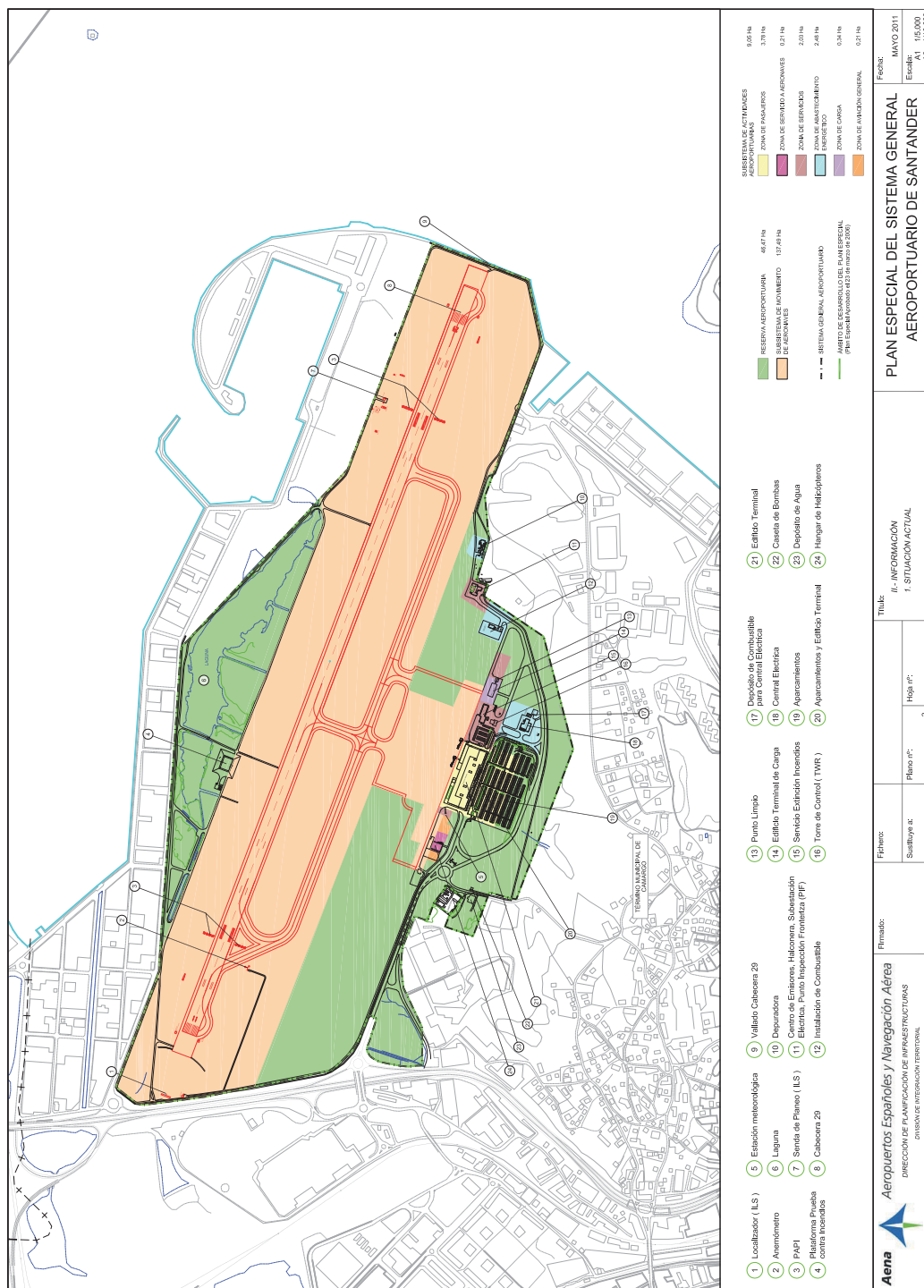
PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL
AEROPORTUARIO DE SANTANDER

Fecha:

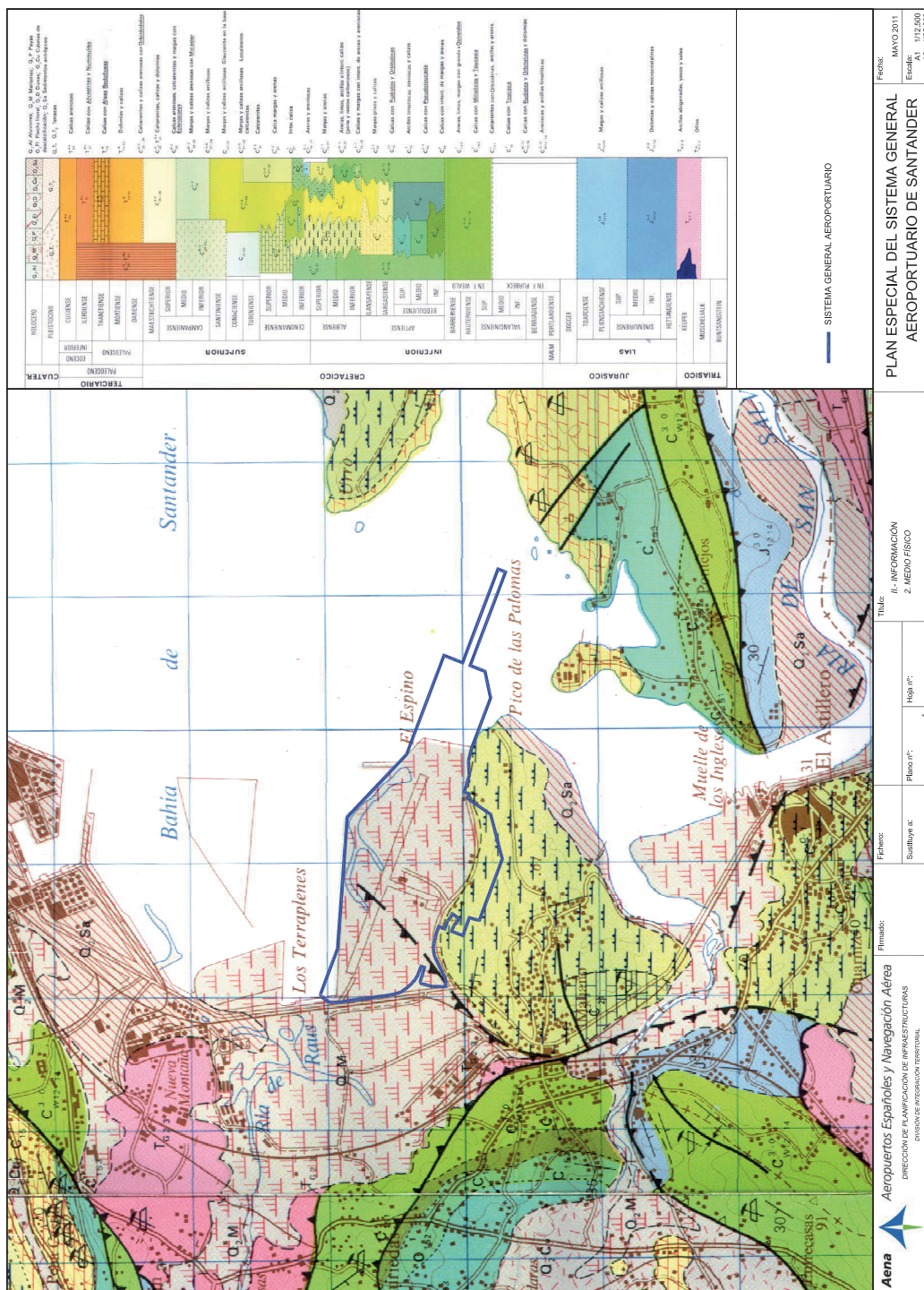
MAYO 2011

Escala:

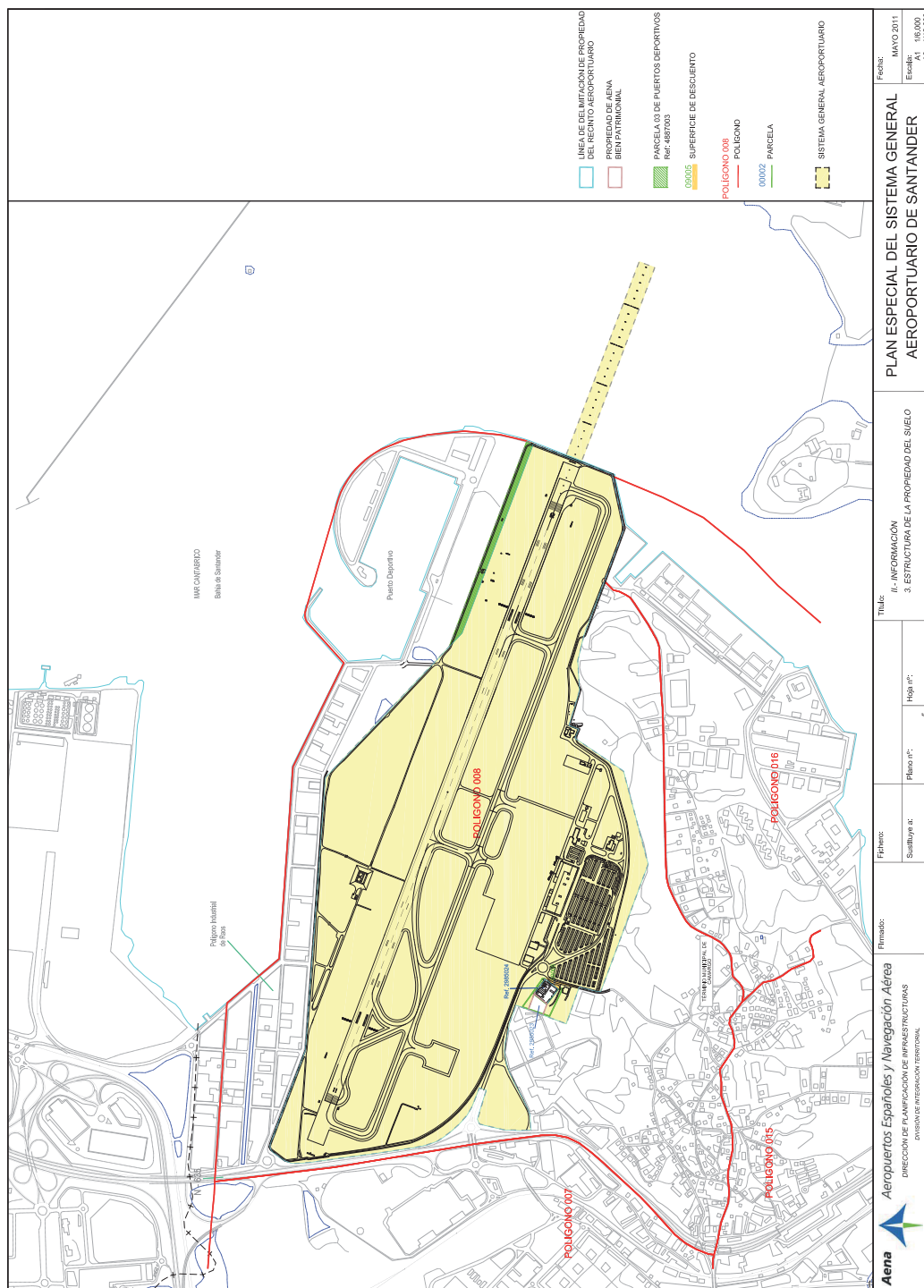
VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87



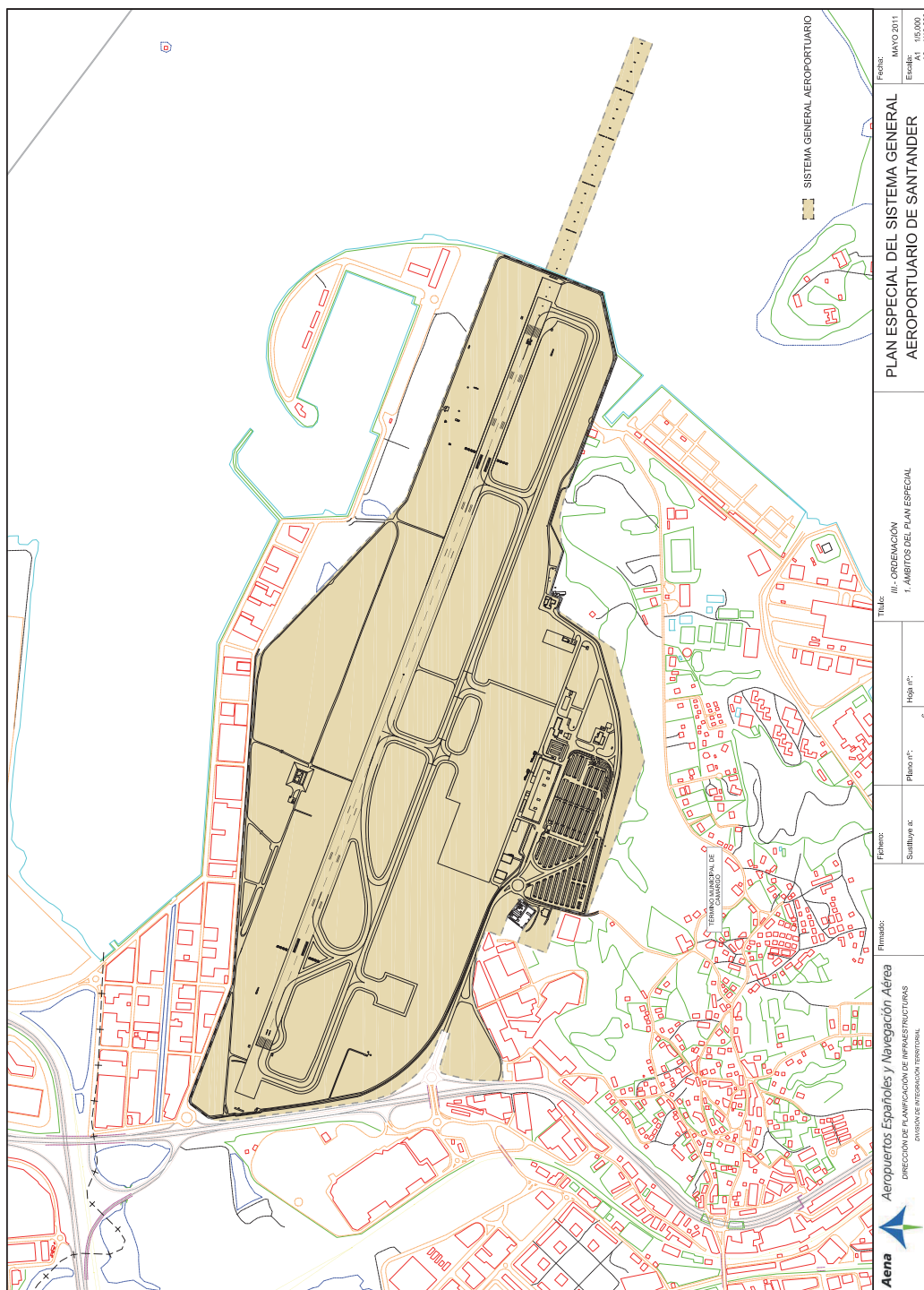
VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87



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

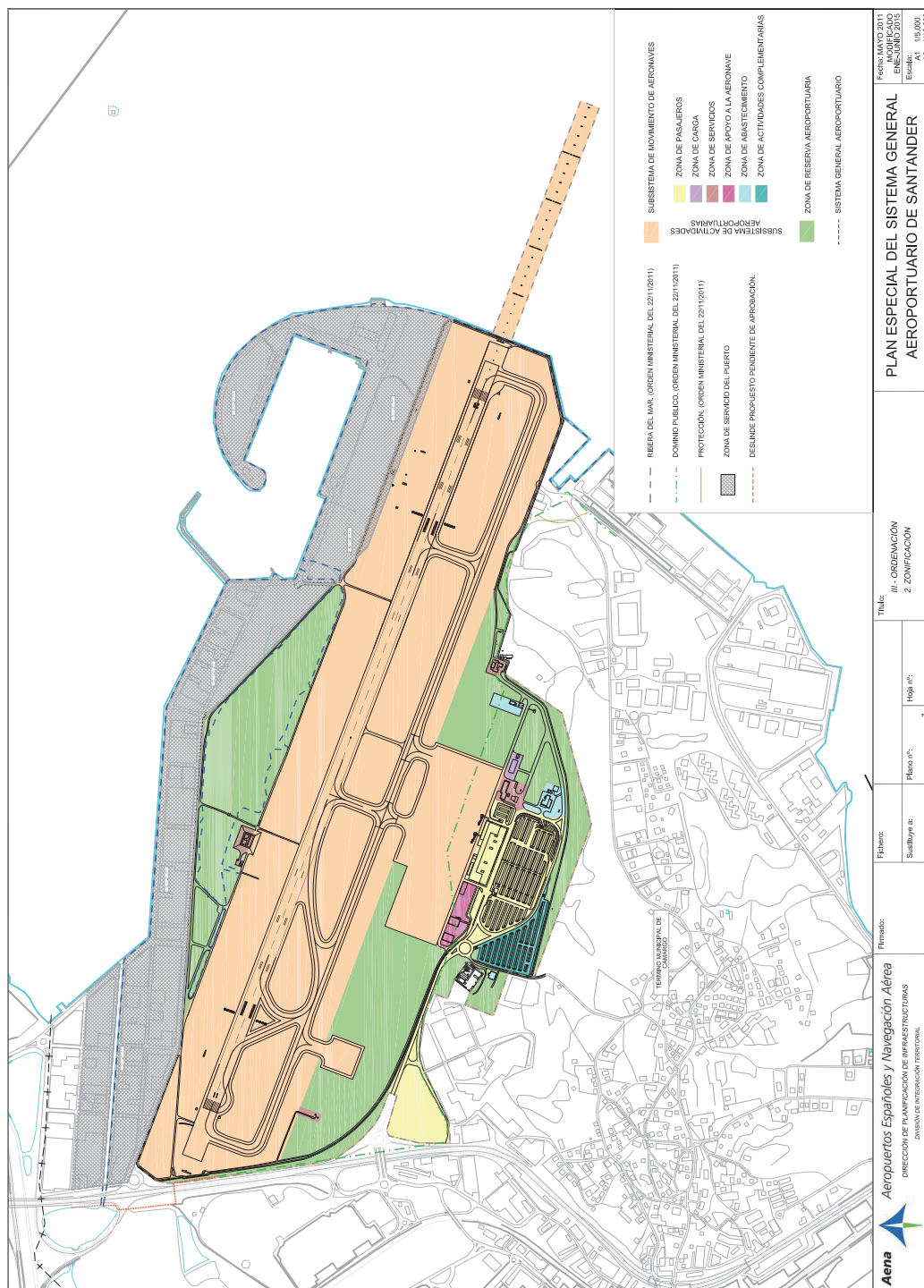


VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87



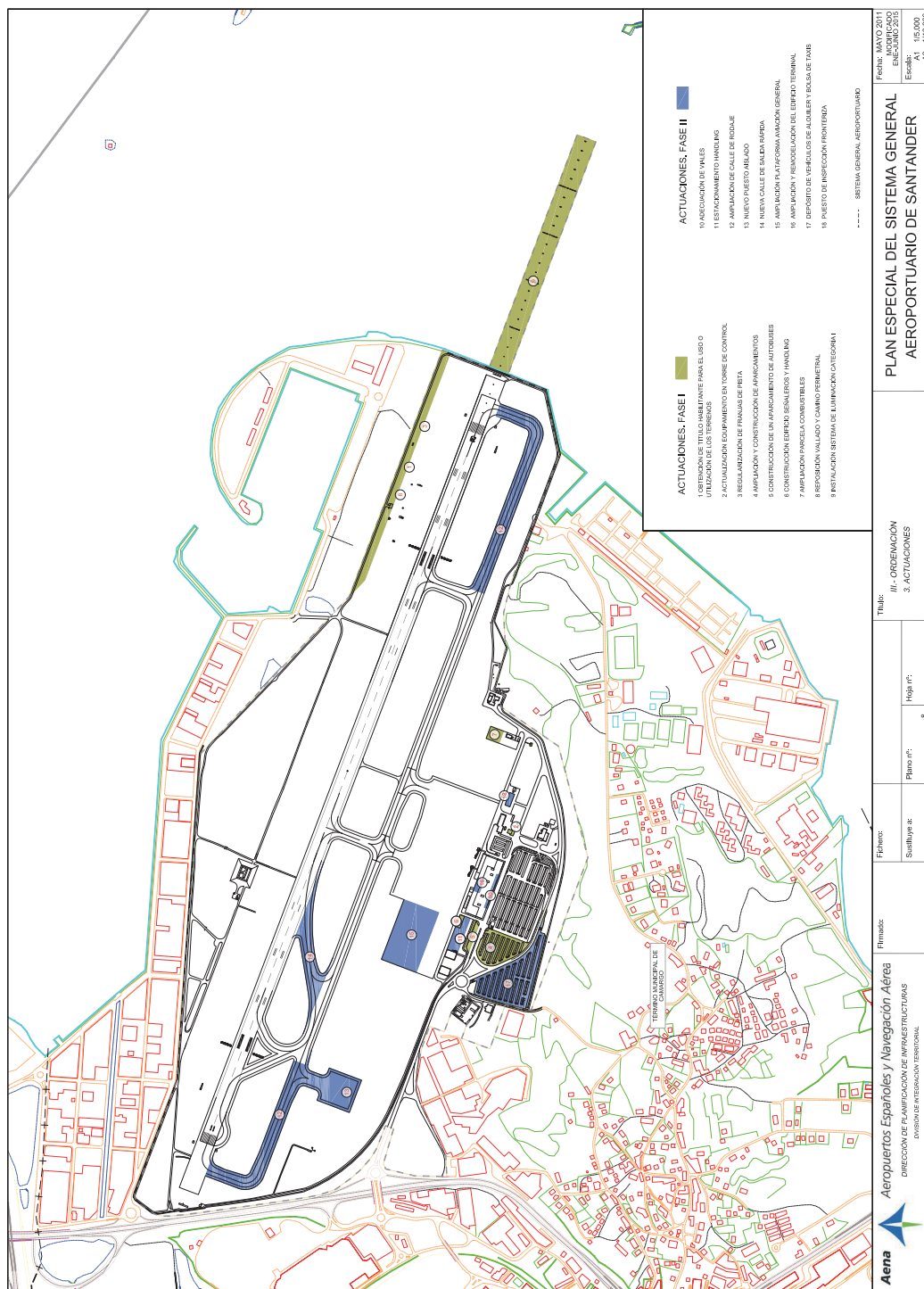
CVE-2015-12454

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

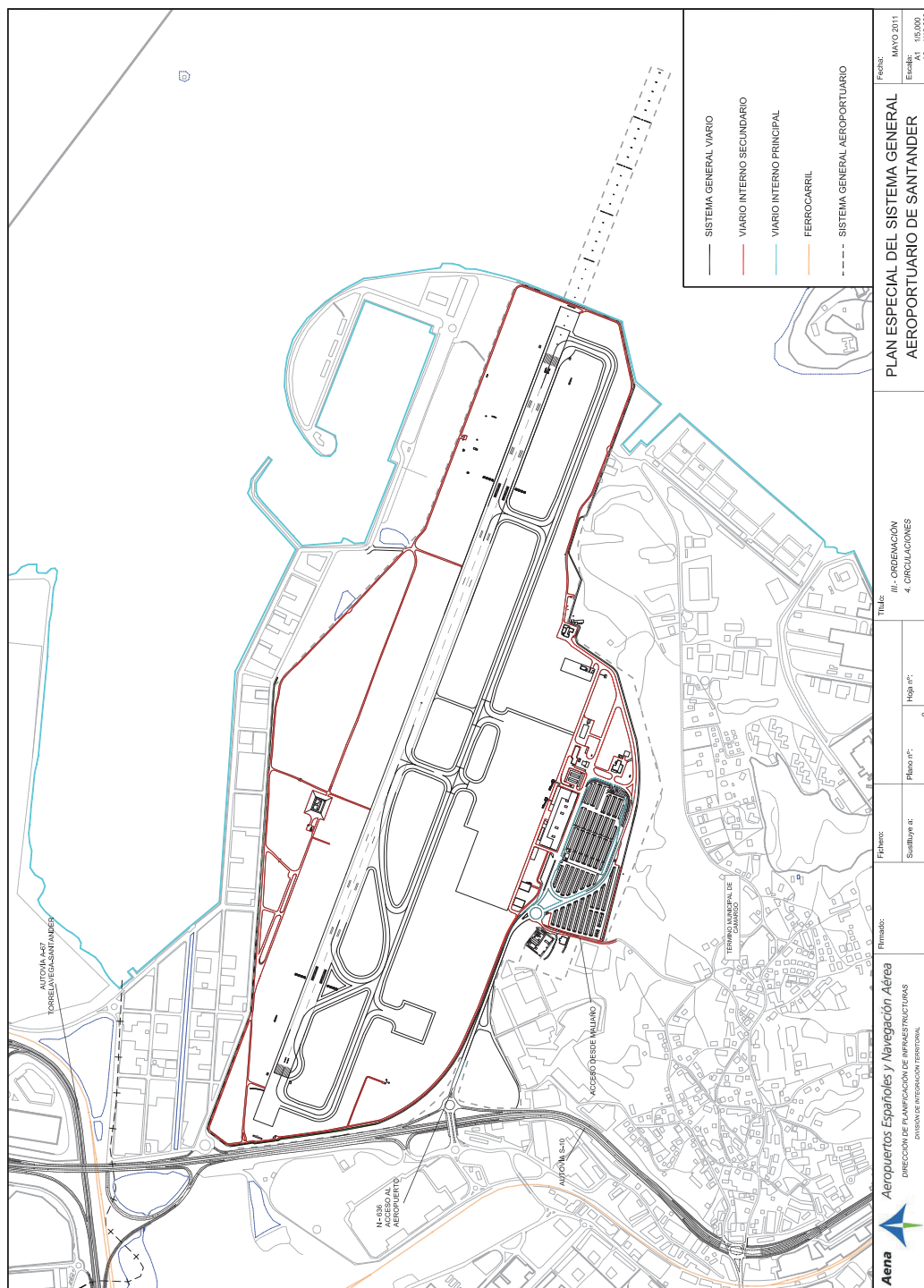


CVE-2015-12454

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

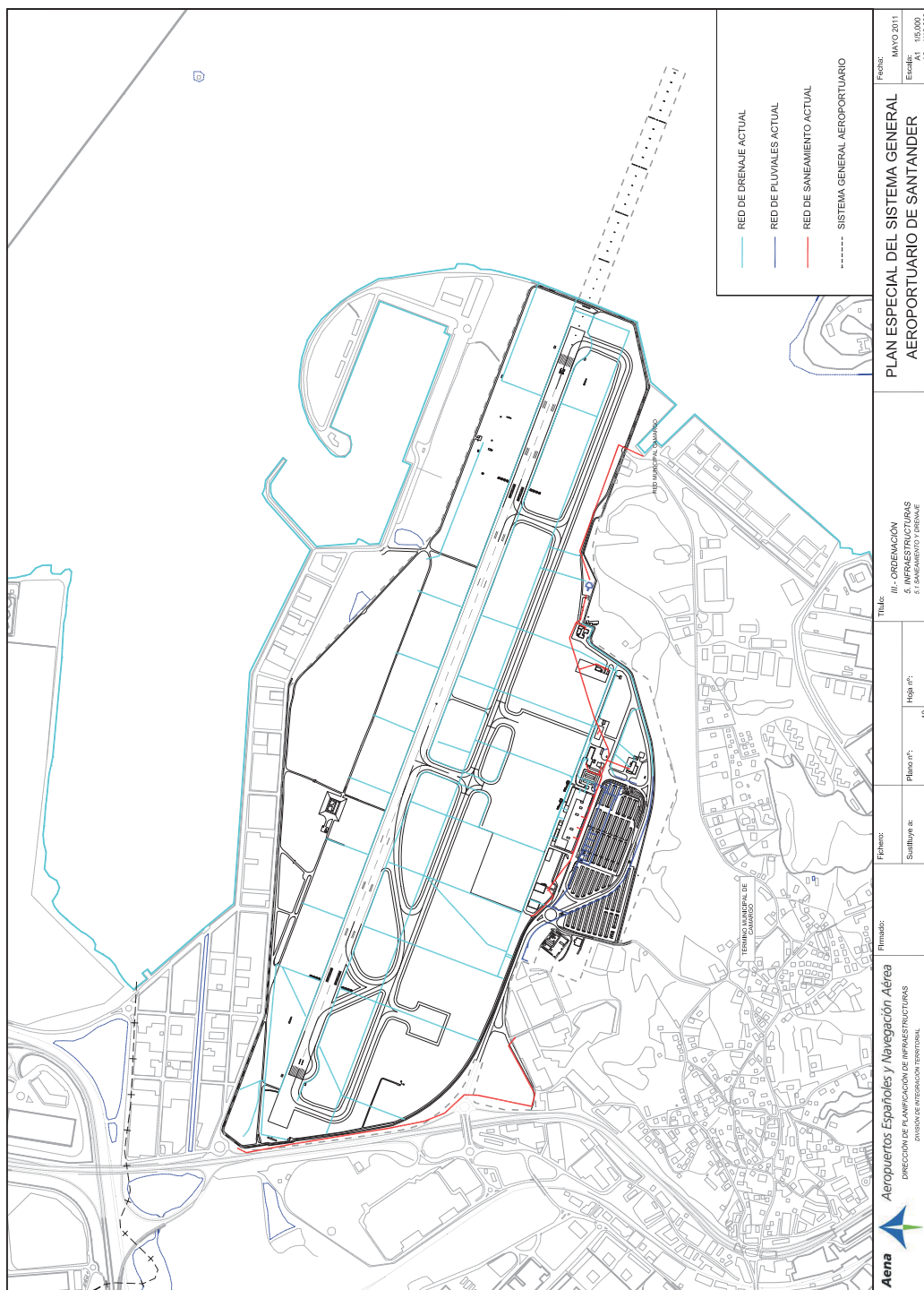


VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87



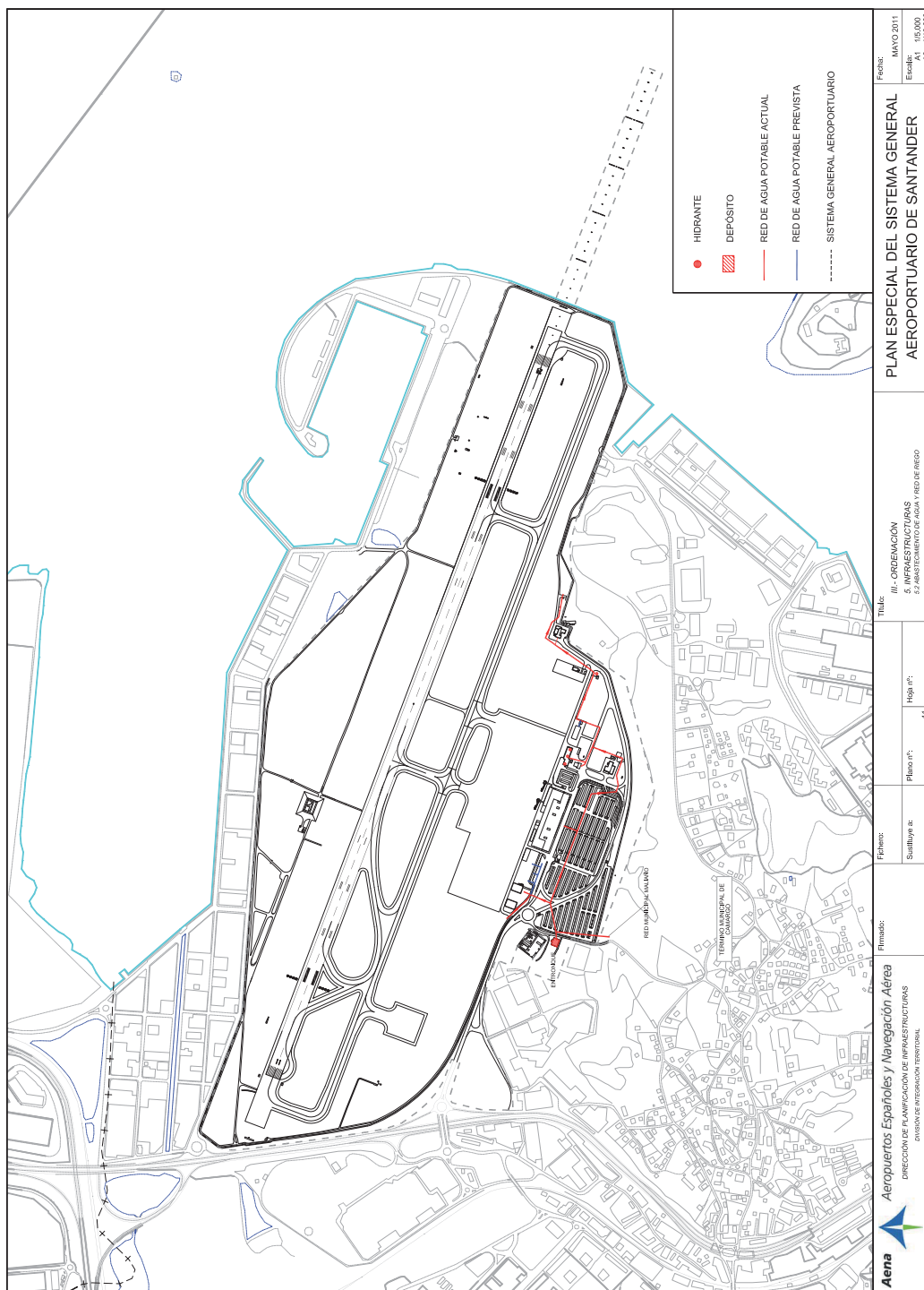
CVE-2015-12454

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



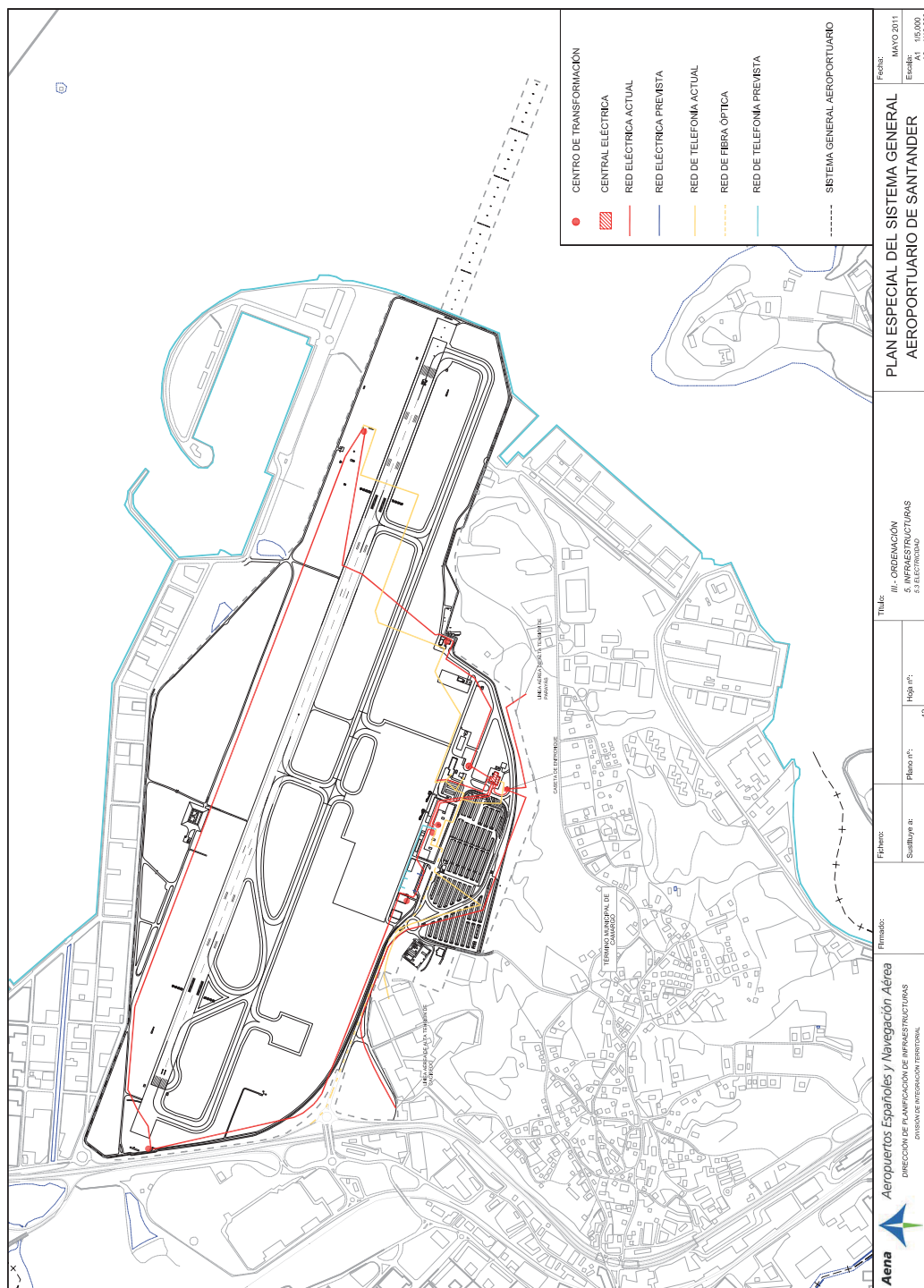
CVE-2015-12454

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



CVE-2015-12454

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



2015/12454

CVE-2015-12454

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

7. OTROS ANUNCIOS

7.1. URBANISMO

CONSEJO DE GOBIERNO

CVE-2015-12463 *Decreto 150/2015, de 29 de octubre, por el que se procede a la inclusión y zonificación de terrenos del municipio de Miengo en el ámbito de aplicación del Plan de Ordenación del Litoral.*

Visto el expediente remitido por el Ayuntamiento de Miengo, relativo a la actualización del ámbito de aplicación del Plan de Ordenación del Litoral con motivo de la tramitación del Plan General de Ordenación Urbana.

Resultando, que siendo el municipio de Miengo uno de los 37 afectados por el Plan de Ordenación del Litoral, señala el artículo 3.1 de la Ley 2/2004, de 27 de septiembre, que si en la adaptación del planeamiento urbanístico a esta Ley se advirtiera que existen suelos indebidamente excluidos de su ámbito de aplicación, la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo propondrá su inclusión y zonificación conforme a los criterios de la misma.

De este modo, se propuso por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística la inclusión y zonificación de los suelos recogidos en la documentación anexa, aprobándose así por la Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo en sesión de 12 de marzo de 2015.

Mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Cantabria se procedió al trámite de información pública, así como al de audiencia singularizada tanto a la Delegación del Gobierno en Cantabria como al Ayuntamiento de Miengo.

Resultando, que la Dirección General de Medio Ambiente, mediante Resolución de fecha 18 de agosto, aprueba el Informe Ambiental Estratégico respecto del presente expediente, que establece que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el citado informe, procediéndose por la CROTU en sesión de 25 de agosto a modificar la zonificación propuesta inicialmente, dado que el ámbito del Plan Parcial de Cuchía en la aprobación provisional del Plan General, se clasifica como suelo urbano, introduciendo variaciones en su delimitación, lo que supone la reducción de las categorías Protección Costera (PC) y Protección Litoral (PL) de la zonificación propuesta, manteniendo dichas áreas excluidas del ámbito de aplicación del POL (1.576 y 82 m² respectivamente).

Resultando, que la Dirección General del Servicio Jurídico emite informe favorable en fecha 24 de septiembre.

Considerando, que el artículo 3.1 de la Ley 2/2004, señala como órgano competente para la aprobación definitiva al Consejo de Gobierno, a propuesta de la vicepresidenta y consejera de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión de 29 de octubre de 2015.

CVE-2015-12463

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

DISPONGO

Artículo único. Aprobar la inclusión y zonificación de los terrenos afectados por el Plan de Ordenación del Litoral en el municipio de Miengo, que se reflejan en los planos adjuntos.

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA

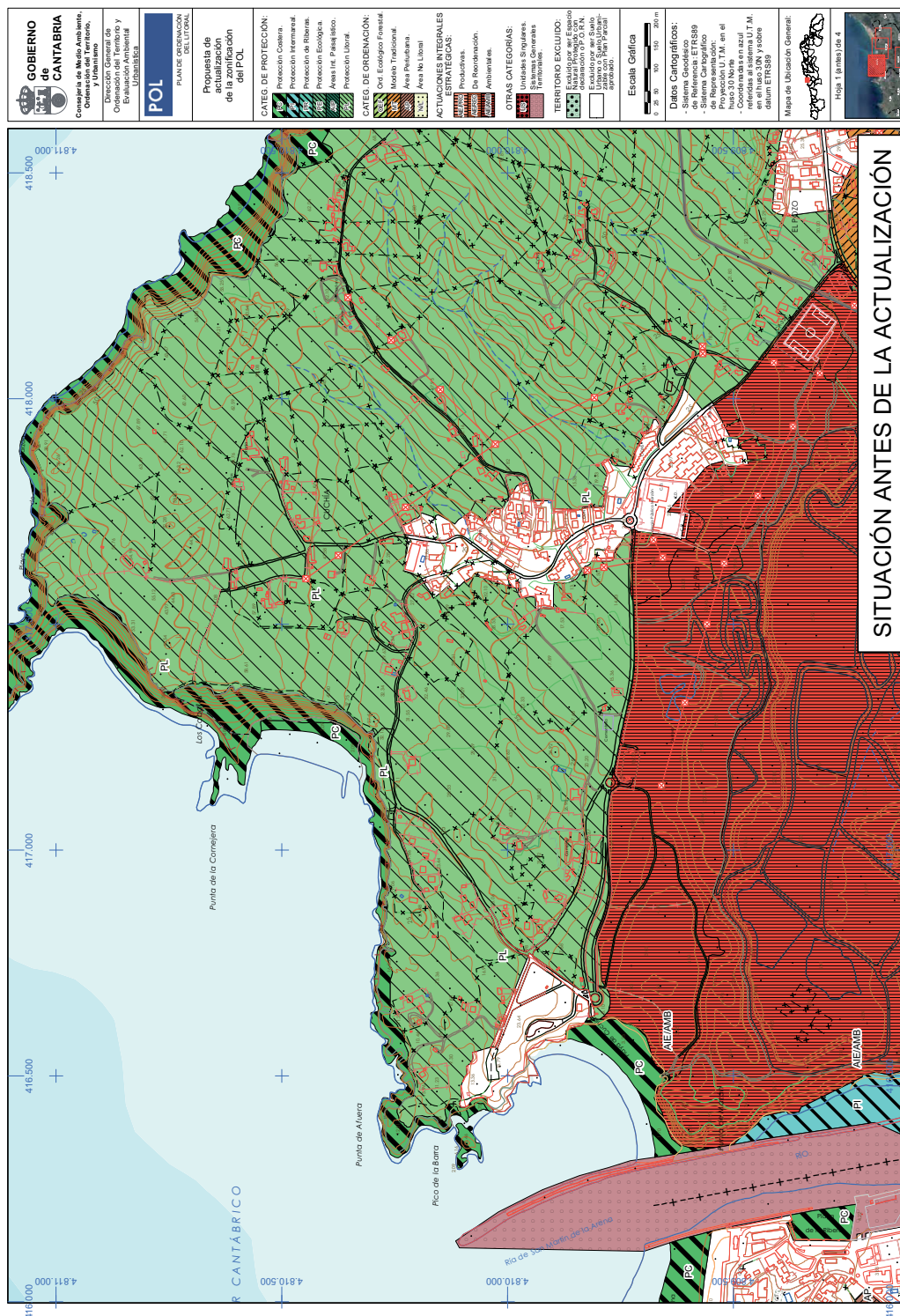
El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el BOC.

Santander, 29 de octubre de 2015.

El presidente del Gobierno,
Miguel Ángel Revilla Roiz.

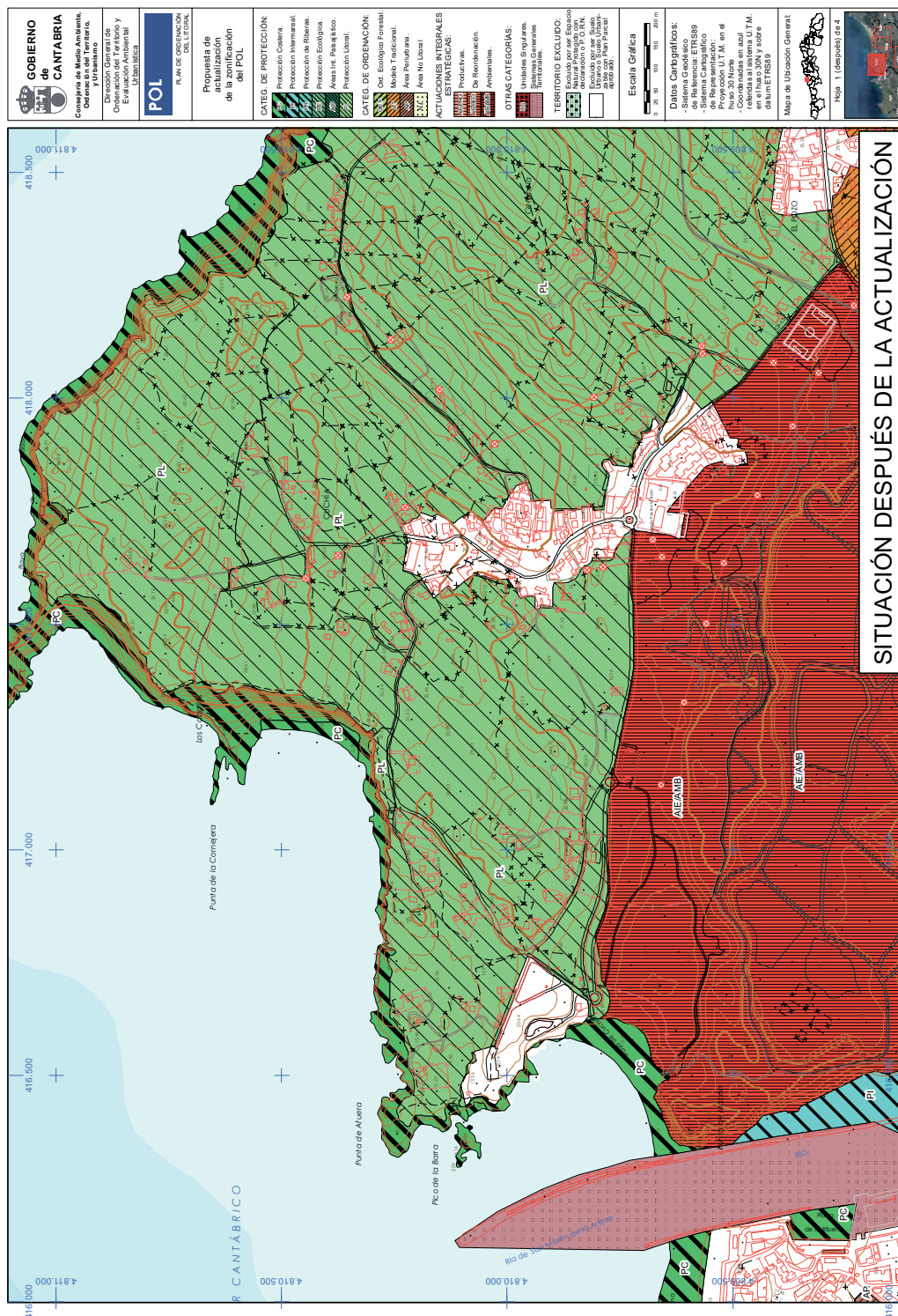
La vicepresidenta y consejera de Universidades e Investigación,
Medio Ambiente y Política Social,
Rosa Eva Díaz Tezanos.

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



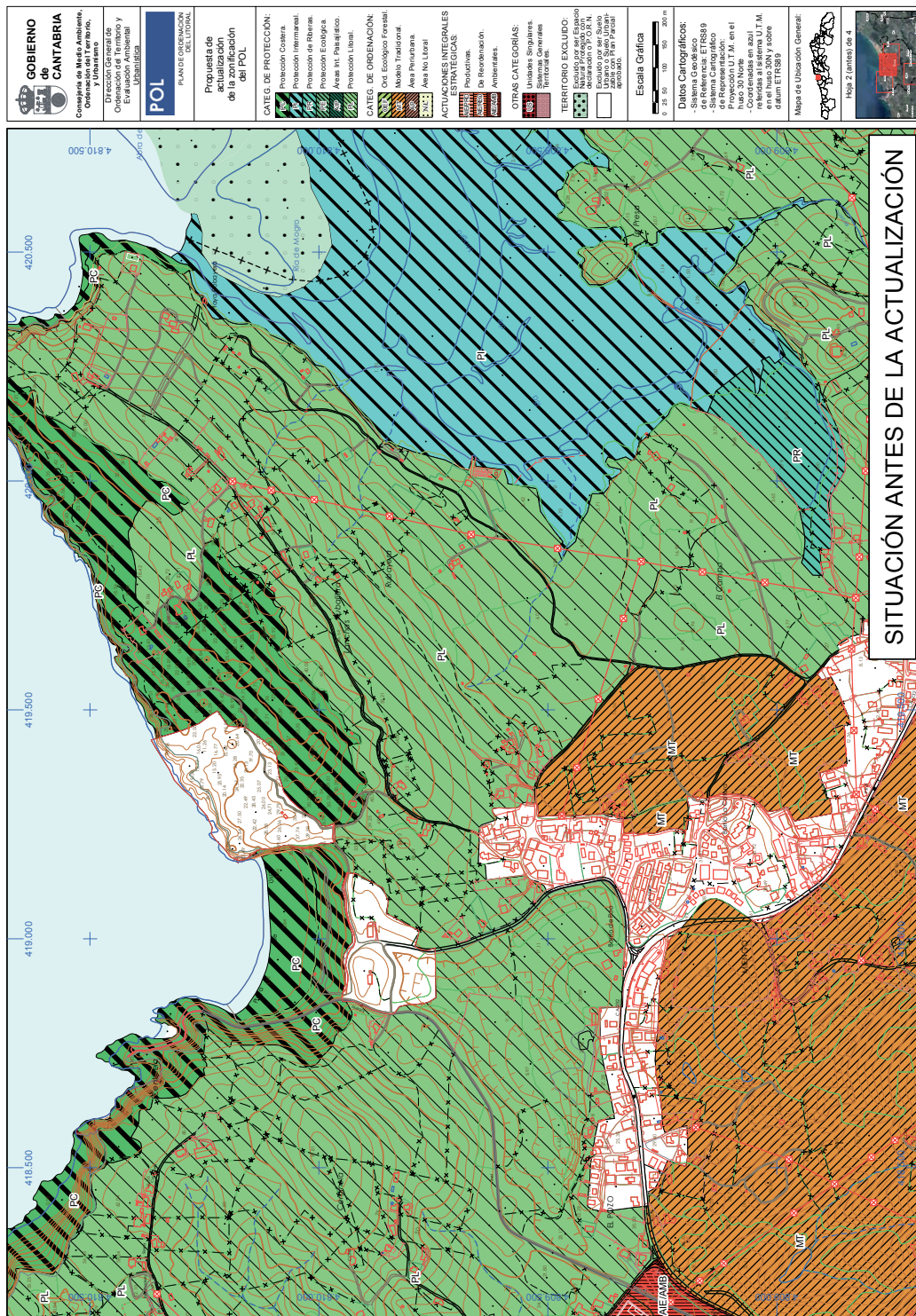
CVE-2015-12463

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



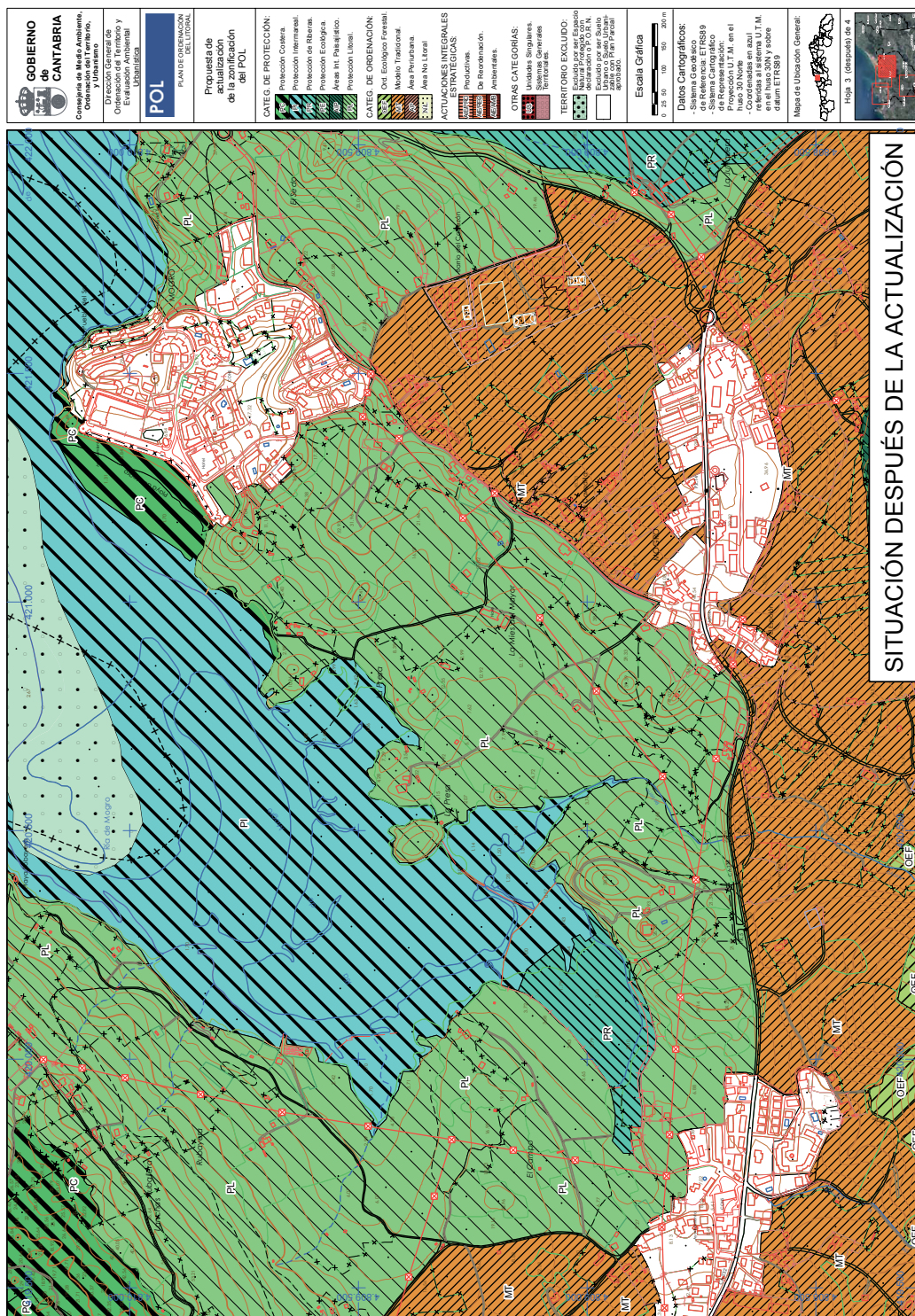
CVE-2015-12463

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

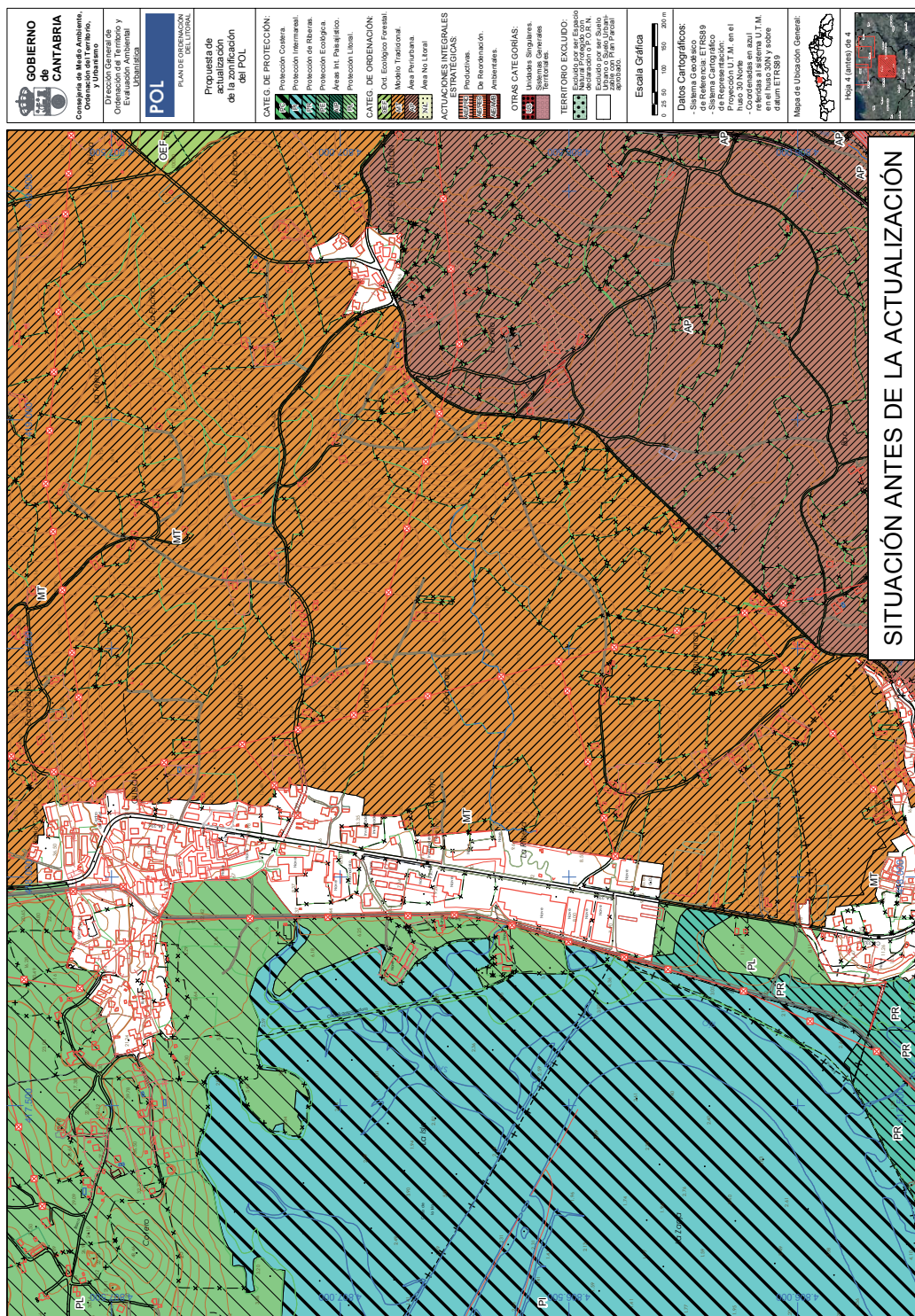


CVE-2015-12463

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

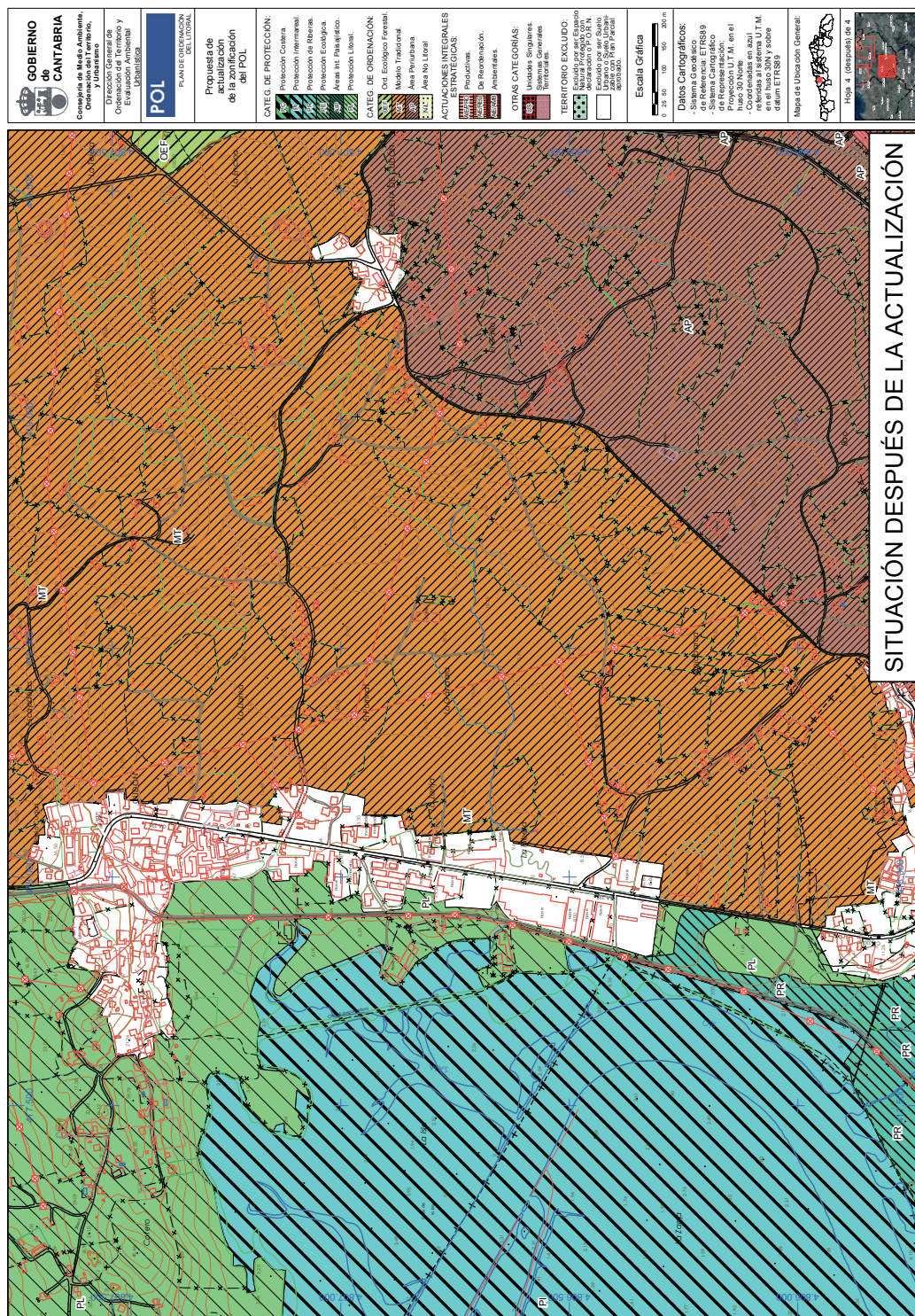


VIERNES, 6 DE NOVIEMBRE DE 2015 - BOC EXTRAORDINARIO NÚM. 87



CVE-2015-12463

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



2015/12463

CVE-2015-12463