

**III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS  
INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO  
TERRITORIAL CIRCUNDANTE**



## Contenidos

<b>III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE .....</b>	<b>III.1</b>
III.1. Información urbanística. Planes de ordenación del territorio. Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.....	III.5
III.1.1. Introducción .....	III.5
III.1.2. Legislación Sectorial .....	III.5
III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo .....	III.8
III.1.4. Normativa Autonómica .....	III.9
III.1.5. Planeamiento vigente .....	III.10
III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local. ....	III.14
III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales .....	III.14
III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma.....	III.18
III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes .....	III.23
III.3.1. Introducción .....	III.23
III.3.2. Servidumbres del aeródromo .....	III.25
III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.26
III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.27
III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas vigentes .....	III.28
III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual .....	III.33
III.4.2. Servidumbres del aeródromo .....	III.35



Plan Director del Aeropuerto de Santander	Código EDAPD 013.200
III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.36
III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.37
III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado actual.....	III.38
III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible.....	III.43
III.5.1. Introducción.....	III.43
III.5.2. Punto de referencia.....	III.43
III.5.3. Pistas de vuelo.....	III.43
III.5.4. Servidumbres del aeródromo.....	III.44
III.5.5. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.45
III.5.6. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.47
III.5.7. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado Desarrollo Previsible.....	III.48
III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto.....	III.53
III.6.1. Preámbulo.....	III.53
III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.....	III.55
III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios.....	III.57
III.7. Áreas de coordinación.....	III.58



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





### **III.1. Información urbanística. Planes de ordenación del territorio. Comunidades Autónomas y Ayuntamientos**

#### **III.1.1. Introducción**

Como es sabido el aeropuerto es un intercambiador multimodal de transporte, tridimensional, con gran consumo de espacio que se integra como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones. El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, indispensables para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

El Sistema General Aeroportuario cuya competencia reside en la Administración General del Estado, está afectado también por la normativa de otros niveles de la Administración: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de la Administración Autonómica y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

El sector de la navegación y transporte aéreo, tiene una normativa específica, que permite la integración del aeropuerto y las instalaciones de Navegación Aérea con su entorno circundante

#### **III.1.2. Legislación Sectorial**

La normativa de aplicación relativa a la Navegación Aérea está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, la soberanía del espacio aéreo y su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas.

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, al reestructurar la Administración General del Estado, se creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa. Una disposición posterior, el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.





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, 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, de 14 de junio, que define el régimen estatutario por el que se regirá, adaptado a Entidad Pública Empresarial, según se establece en el art. 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

La planificación de los Aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social - modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

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 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"

Asimismo, se recoge los aspectos de tramitación de ambos planes; también indica que, las obras realizadas por 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 limitaciones al desarrollo urbanístico del entorno del aeropuerto.

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, 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.

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 fueron actualizadas por el Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre, (BOE núm. 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, así como a las maniobras de operación de aeronaves actualmente establecidas, 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 septiembre (B.O.E. nº 342, de 30 de diciembre), de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por la que se añade una disposición



adicional a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, 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.

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.

### III.1.3. Normativa Estatal. Ley del Suelo

La disposición final segunda de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo, delegó en el Gobierno la potestad de dictar un Real Decreto Legislativo que refundiera el texto de ésta y los preceptos que aún quedaban vigentes del Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Mediante el Real Decreto Legislativo 2/2008 de 20 de junio, se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, la cual recoge en un solo cuerpo normativo el ordenamiento estatal. Dicha tarea refundidora, se afronta básicamente en dos objetivos: de un lado aclarar, regularizar y armonizar la terminología y el contenido dispositivo de ambos textos legales, y de otro, estructurar y ordenar en una única disposición general una serie de preceptos dispersos y de diferente naturaleza, procedentes del fragmentado Texto Refundido de 1992, dentro de los nuevos contenidos de la Ley de Suelo de 2007, adaptados a las competencias urbanísticas, de ordenación del territorio y de vivienda de las Comunidades Autónomas. De este modo, el objetivo final se centra en evitar la dispersión de tales normas y el fraccionamiento de las disposiciones que recogen la legislación estatal en la materia, excepción hecha de la parte vigente del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tiene una aplicación supletoria salvo en los territorios de las Ciudades de Ceuta y Melilla y, en consecuencia, ha quedado fuera de la delegación legislativa por cuya virtud se dicta este Real Decreto Legislativo.





Esta Ley prescinde de regular técnicas específicamente urbanísticas, tales como los tipos de planes o las clases de suelo, y evita el uso de los tecnicismos propios de ellas para no prefigurar, siquiera sea indirectamente, un concreto modelo urbanístico. No es ésta una Ley urbanística, sino una Ley referida al régimen del suelo y la igualdad en el ejercicio de los derechos constitucionales a él asociados en lo que atañe a los intereses cuya gestión está constitucionalmente encomendada al Estado.

#### III.1.4. Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas han 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 9 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.

La Comunidad Autónoma de Cantabria posee competencia legislativa en materia de ordenación del territorio, incluido el litoral, urbanismo y vivienda, según lo previsto en el *artículo 24.3 de su Estatuto de Autonomía de 1981*. En esta comunidad se ha desarrollado una importante labor legislativa, plasmada en una serie de leyes y decretos sobre Ordenación del Territorio como son el Decreto 57/2006, de 25 de mayo, 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 64/2004, de 1 de julio, por el que se aprueba el 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 (modificada posteriormente por la Ley 2/2003, de 23 de julio)*.

La Ley de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria regula el contenido y clases del planeamiento territorial y urbanístico, la clasificación y régimen del suelo, la ejecución del planeamiento, la urbanización, la edificación y uso de los terrenos, la disciplina urbanística, los distintos instrumentos de intervención en el mercado del suelo y la organización administrativa que sirve de soporte a estas políticas.





La regulación que contiene la presente Ley tiene como finalidad contribuir a la eficacia de los derechos constitucionales a un medio ambiente adecuado, a la utilización racional de los recursos, a la mejora de la calidad de vida, a la conservación del patrimonio cultural y a una vivienda digna, de manera que la utilización del suelo propicie el interés general, impida la especulación y garantice la participación de la comunidad en parte de las plusvalías generadas por la actividad urbanística.

La ordenación urbanística del suelo no conferirá por sí sola a los propietarios derecho a ser indemnizados, por constituir dicha ordenación parte de la definición del contenido normal de la propiedad. Los afectados tendrán, no obstante, derecho a la distribución equitativa de beneficios y cargas derivados del proceso urbanizador en los términos previstos en la presente Ley. Todo ello sin perjuicio de los supuestos indemnizatorios por la reducción o ablación de derechos, la alteración anticipada del planeamiento, la imposición de vinculaciones singulares que excedan de los deberes legales de conservación y de otros supuestos previstos en la legislación estatal.

La ordenación territorial de Cantabria se realizará a través de los siguientes instrumentos:

- La ordenación del territorio se llevará a cabo mediante el Plan Regional de Ordenación Territorial, las Normas Urbanísticas Regionales y los Proyectos Singulares de Interés Regional.
- El planeamiento urbanístico será normalmente de ámbito municipal y comprenderá los Planes Generales de Ordenación Urbana, los Planes Parciales de Desarrollo y los instrumentos complementarios previstos en la Ley.
- Podrán existir también Planes Especiales cuya función prioritaria será desarrollar o completar el planeamiento territorial y urbanístico de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

### III.1.5. Planeamiento vigente

#### III.1.5.1. Escala Estatal. Planeamiento Sectorial.

Mediante Orden Ministerial de 5 de julio de 2001 (publicada en BOE nº 167 de 13 de julio de 2001), se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Santander, que delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2015.

Asimismo persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como única puerta de

entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

### III.1.5.2. Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

El Plan Regional de Ordenación Territorial, de acuerdo con la Ley 2/2001, de 25 de junio, *Ley de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria*, tiene como función identificar las pautas generales del desarrollo de la Comunidad Autónoma, fijar las directrices para la ordenación del territorio, establecer las prioridades de la acción económica gubernamental en el ámbito de las infraestructuras y definir el modelo territorial deseable a proporcionar a las demás Administraciones Públicas para el ejercicio de sus respectivas competencias.

En particular, son funciones del Plan Regional de Ordenación Territorial:

- Enunciar con carácter global los criterios que orienten los procesos de asentamiento en el territorio de las distintas actividades económicas y sociales en el marco, en su caso, de los ejes de desarrollo prioritarios derivados de la normativa de aplicación de los Fondos Europeos de Cohesión y de otros Planes de Desarrollo Económico.
- Establecer un marco de referencia para la formulación y ejecución de las distintas políticas sectoriales del Gobierno autónomo.
- Formular pautas y orientaciones en relación con la ejecución de las políticas del Gobierno que puedan afectar a la actividad urbanística de los municipios, a fin de garantizar una adecuada coordinación y compatibilidad de las decisiones de todas las Administraciones Públicas con competencias sobre el territorio.
- Expresar directrices y criterios genéricos para los planes anuales de cooperación a las obras y servicios de competencia municipal a que refiere la legislación de régimen local.
- Suministrar a la Administración General del Estado las previsiones y pretensiones básicas de la Comunidad para la formulación por aquélla de las políticas sectoriales de inversión, programación de recursos y obras de interés general que sean de su competencia en el territorio de Cantabria.
- Proponer acciones territoriales que requieran la actuación conjunta con otras Comunidades Autónomas limítrofes ofreciendo las pautas y bases para la celebración de los oportunos convenios y acuerdos de cooperación.







- Identificar y señalar áreas sujetas a medidas especiales de protección, conservación o mejora.

Actualmente se encuentra en tramitación el Plan Especial de la Bahía de Santander (PEB), aprobado inicialmente por La Comisión Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo (CROTU) en sesión de fecha 17 de diciembre de 2008.

Asimismo, también se encuentra en tramitación el Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral.

### III.1.5.3. Escala Local. Planeamiento Municipal

- 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), siendo aprobado definitivamente por el Consejo de Gobierno de Cantabria, mediante Decreto 31/2006, de 23 de marzo, publicado en el B.O. de Cantabria núm. 69, de 7 de abril de 2006.

- Normas Subsidiarias de Camargo

El aeropuerto de Santander, se encuentra ubicado en terrenos pertenecientes al término municipal de Camargo, al que afecta directamente en parte de su territorio.

La normativa urbanística del municipio de Camargo se encuentra regulada por las Normas Subsidiarias (NNSS), aprobadas definitivamente el 20 de noviembre de 1987 y publicadas en el Boletín Oficial de Cantabria de fecha 14 de junio de 1988, ya que el Plan General de Ordenación Urbana del año 96, resulto anulado por sala de lo Contencioso del tribunal Superior de Justicia de Cantabria.

Estas Normas califican las actuales instalaciones aeroportuarias como Sistema General de Transportes.

Actualmente se está tramitando un nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Camargo.

- Normas Subsidiarias de Santa Cruz de Bezana

La ordenación urbanística vigente en Santa Cruz de Bezana consiste en las Normas Urbanísticas aprobadas definitivamente por la Comisión Regional de Urbanismo de Cantabria, en sesión de 1 de junio de 1987, publicándose en el BOC, de 11 de febrero de 1988.

- Normas Subsidiarias de Planeamiento de Solórzano
- Normas Subsidiarias de Planeamiento de Voto





## III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Administración Local.

### III.2.1. Planes de la Unión Europea y Estatales.

La complejidad del transporte se visualiza en la dispersa organización a nivel político-administrativo en todos los estamentos de la actual Administración, tanto Comunitaria, como Estatal y Autonómica. El Ministerio de Fomento interviene no sólo en las propias infraestructuras de los órganos de gestión específicos como Aena, Puertos de Estado, etc, sino que a este panorama se debe añadir la competencia autonómica, especialmente en el sistema viario, y la Comunitaria dictando la política común del Transporte.

- Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante la **Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las Orientaciones Comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte**, que busca establecer las líneas principales de las medidas previstas para realizar la red transeuropea de transporte y determinar los proyectos de interés común cuya realización debe contribuir al desarrollo de la red.

Esta Decisión recoge que la red aeroportuaria está compuesta por los aeropuertos de interés común situados en el territorio comunitario y abiertos a la circulación aérea comercial. Los componentes regionales de la red facilitan el acceso al centro de la misma o contribuyen a comunicar las regiones periféricas y aisladas. Igualmente recoge que la red de gestión del tráfico aéreo incluye el plan de navegación aérea (espacio aéreo reservado a la circulación aérea general, rutas aéreas y ayudas a la navegación aérea), el sistema de gestión de los flujos de tráfico y el sistema de control del tráfico aéreo.

- Por otro lado, la Comisión presentó el 12 de septiembre de 2001 el **Libro Blanco de la política Europea de transportes de cara al 2010**. El objetivo de dicho libro es conciliar el desarrollo económico y las exigencias de una sociedad que demanda calidad y seguridad al efecto de fomentar un transporte moderno y sostenible de cara al 2010. Su revisión se presentó en la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 22 de junio de 2006.

En lo que respecta al transporte aéreo, el Libro incluye como objetivo: controlar el crecimiento del transporte aéreo, combatir la saturación del espacio aéreo y preservar el nivel de seguridad



garantizando al mismo tiempo la protección del medio ambiente. Recoge como medida prioritaria la creación del cielo europeo único y una utilización más eficaz de las capacidades aeroportuarias.

- A nivel estatal el **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020 (PEIT)**, fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005. Desarrolla sus objetivos generales sobre 4 ámbitos:
  - Eficiencia del sistema
  - Cohesión social y territorial
  - Compatibilidad ambiental
  - Desarrollo económico

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

- Ordenación del Sistema Aeroportuario
- Gestión del Sistema Aeroportuario desde criterios de rentabilidad
- Reforzamiento de las inspecciones de seguridad
- Mejora de la operatividad de los aeropuertos
- Mejora de la calidad de los servicios
- Sostenibilidad medioambiental
- Apertura de la gestión de los aeropuertos
- Política de tasas
- Impulso a la especialización progresiva de los aeropuertos españoles
- Corrección de una centralidad excesiva



- Inserción de los aeropuertos en el sistema intermodal de transporte público
- Desarrollo futuro de las instalaciones desde una perspectiva intermodal
- Inserción del sistema aeroportuario dentro de la cadena intermodal de transporte de mercancías
- Adaptación de la capacidad de los sistemas de navegación aérea a la demanda
- Impulso de las actividades españolas dentro del Cielo Único Europeo

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

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

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

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

- El **Plan Sectorial del Transporte Aéreo (PSTA)**, actualmente en tramitación, responde a lo recogido en el PEIT y 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
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 aéreas 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.

### III.2.2. Planes de la Comunidad Autónoma

En el entorno del Aeropuerto de Santander hay prevista una serie de actuaciones en infraestructuras de transporte, tanto por carretera, como por ferrocarril, como por barco. Las más importantes se indican a continuación:

#### III.2.2.1. Sistema viario

Se encuentra en una etapa enmarcada dentro del III Plan de Carreteras de Cantabria 2005 – 2012. Para el cuatrienio 2005 – 2008 está prevista una inversión de 263 millones de euros.

Entre los proyectos más emblemáticos destacan la carretera Puente Viesgo – Corrales de Buelna, el eje Puente San Miguel – Santillana del Mar – Suances y el enlace entre La Cerrada y el cruce de Boo.

En lo que respecta a la Autopista del Cantábrico, los obras de construcción de los tramos Solares – La Encina y La Encina – Torrelavega de la Autopista del Cantábrico, A-8, ya están adjudicadas. Se trata de un tramo de autovía, totalmente libre de peaje, de 28 kilómetros de longitud. Una vez finalizadas las obras, se concluirá la Autopista del Cantábrico a su paso por Cantabria.

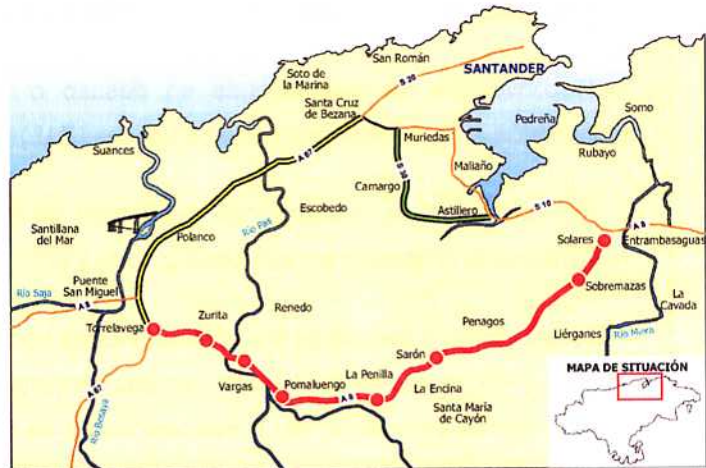
La totalidad de la Ronda de la Bahía está en obras en el momento de redactar este documento. Esta infraestructura permitirá descongestionar el tráfico de la capital cántabra y servirá como alternativa a la S – 10 y a los kilómetros finales de la A – 67.

En la Ilustración III.1 se muestran las actuaciones previstas en el sistema viario de Cantabria.



**Ilustración III.1. Actuaciones en el sistema viario de Cantabria**

**PRINCIPALES ACTUACIONES EN "MOVILIDAD"  
- ENTORNO DE SANTANDER Y TORRELAVEGA -**



Por otra parte cabe destacar la finalización de las obras de la Autovía de la Meseta a su paso por Cantabria. Según las previsiones del Ministerio de Fomento, la finalización de la Autovía de la Meseta tendrá lugar a lo largo de 2008.

En lo que respecta a los tramos cercanos a Santander, el Ministerio de Fomento ha iniciado las obras de construcción del tercer tramo del Distribuidor Urbano de La Marga, que unirá la zona de acceso del Hospital Marqués de Valdecilla con la S – 20 a través de un túnel que pasará por debajo de la Residencia Cantabria.

**III.2.2.2. Sistema portuario**

La Ley de Cantabria 5/2004, de 16 de Noviembre, de Puertos de Cantabria tiene como objeto la determinación y clasificación de los puertos e instalaciones portuarias de competencia de la Comunidad Autónoma de Cantabria, así como la regulación de su planificación, construcción, organización, gestión, explotación, régimen económico-financiero, e instrumentos de control y policía administrativa.

El Gobierno de Cantabria ha elaborado un Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria cuyas actuaciones, de acuerdo a la Ley de Puertos, se centran en la modernización y potenciación de todos los puertos e instalaciones portuarias de titularidad autonómica. Para ello se llevarán a cabo tres programas concretos:

Entre las principales propuestas de este Plan, destacan las siguientes:





- Consolidación y modernización de los ámbitos de servicios portuarios, en todo el frente comprendido entre los aparcamientos del Ferry y las nuevas instalaciones de Raos.
- Reconversión de instalaciones en desuso o en usos de baja intensidad, incentivando su conversión a Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de alta calidad.
- Remodelación de instalaciones pesqueras en la Dársena de Maliaño con eliminación de las edificaciones existentes en sus bordes norte y sur.
- Conservación y mejora de las infraestructuras portuarias existentes (muelles de atraque, de carga, diques y escolleras de protección, rampas de varada, machinas, lonjas, almacénillos para artes de pesca, carros varaderos, etc.); mantenimiento de los calados y, sobre todo, la continuación de la política de la integración "puerto-ciudad".

Como ya se ha mencionado, el Plan de Puertos de Cantabria incluye la estrategia de integrar los puertos en las ciudades. Entre las actuaciones ya ejecutadas destacan las realizadas en San Vicente de la Barquera, Colindres y Santoña.

En Julio de 2006 se colocó la primera piedra del nuevo puerto pesquero – deportivo de Laredo. El diseño de este nuevo puerto incluye dos dársenas deportivas, una pesquera y una superficie de tierra suficiente para la ubicación de las instalaciones complementarias, para desarrollar la actividad con las debidas medidas de seguridad.

Las obras de construcción del puente sobre la antedársena de Maliaño, que unirá los muelles de Maliaño y los del espigón Norte de Raos, comenzaron en diciembre de 2006.

Una mención especial merece el Plan de Puertos Deportivos, que con una inversión que contempla la construcción de más de 3.000 nuevos amarres, tiene como finalidad dotar al litoral cántabro de una red de puertos equipados con todo lo necesario para satisfacer todas las necesidades de la flota recreativa.

Finalmente cabe destacar que una de las partidas más altas de los Presupuestos Generales del Estado para 2007, se dedica a las obras de ampliación y remodelación del Puerto de Santander, con 57 millones de euros.

En la Ilustración III.2 se muestra la situación actual del Puerto de Santander.



Ilustración III.2.- Situación actual del Puerto de Santander



#### III.2.2.3. Sistema ferroviario

Dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2010) se enmarca el estudio de integración del ferrocarril en Santander y Arco de la Bahía.

El objetivo de este proyecto, cuya redacción ya ha sido adjudicada por el Ministerio de Fomento, es, por un lado, adaptar el espacio ferroviario disponible en Santander y Camargo para la llegada del tren de alta velocidad, y por otro lado hacer compatibles los tres modos de ferrocarril existentes:

- Alta velocidad.
- Ancho métrico.
- Ancho ibérico.





Respecto a la alta velocidad, dentro del Corredor Noroeste hay una serie de tramos que en el momento de redactar este documento se encuentran en obras. El tramo correspondiente a Alar del Rey – Santander está en la fase de Declaración de Impacto Ambiental.

Por otra parte, todos los tramos que constituyen el Corredor del Cantábrico se encuentran en la fase de estudio informativo.

En la Ilustración III.3 se pueden ver los diferentes tramos que constituyen el Corredor del Cantábrico.

Ilustración III.3.- Corredor del Cantábrico



### III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

#### III.3.1. Introducción

##### III.3.1.1. Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Santander fueron modificadas por *Real Decreto num. 1844/2009 de 27 de noviembre (BOE, núm. 25, de 29 de enero de 2010)*. Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el *Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por decreto 2490/1974 de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)* y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto, y a las maniobras de operación de aeronaves establecidas.

##### III.3.1.2. Base Legal

El *Decreto 584/1972, de 24 de febrero de servidumbres aeronáuticas*, modificado por *Decreto 2490/1974, de 9 de agosto (BOE núms. 69, de 21 de marzo de 1972 y 218, de 11 de septiembre de 1974)*, fija con carácter general las normas que deben regir para las servidumbres de los aeródromos y aeropuertos nacionales.

Posteriormente, el *Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (BOE núm.303, de 19 de diciembre)* indica en su Disposición adicional única que las referencias al Ministerio de Aire deben sustituirse por el Ministerio de Fomento o el Ministerio de Defensa, según corresponda.

Por otra parte, en el Capítulo 4 del Volumen I de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público aprobadas mediante el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, en la parte 6 del *Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137)* y en el *Documento 8168-OPS/611, "Operación de Aeronaves"*, estos dos últimos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones en materia de restricción de obstáculos.

De conformidad con lo dispuesto en el mencionado Decreto y sus modificaciones, y teniendo en cuenta, a su vez, la normativa internacional mencionada, se ha procedido al estudio de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Santander aprobadas por el *Real Decreto num. 1844/2009 de 27 de noviembre (BOE, núm. 25, de 29 de Enero de 2010)*.





III.3.1.3. Datos generales del aeropuerto

III.3.1.3.1. Punto de Referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.1. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 3 metros.

Tabla III.1.- Punto de referencia

PUNTO	COORD. GEOGRÁFICAS WGS 84		COORD. UTM ED50			
	Latitud (N)	Longitud (W)	X (m)	Y (m)	H (Alt.Geod.) (m)	Huso
PR	43° 25' 37,4"	03° 49' 12,0"	433.734	4.808.774	3	30

Fuente: Real Decreto 1844/2009 de 27 de Noviembre

III.3.1.3.2. Pista de vuelos

De acuerdo al Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre (BOE, núm. 25 de 29 de enero de 2010) el Aeropuerto de Santander cuenta con una única pista denominada 11-29, que posee unas dimensiones pavimentadas de 2.320 x 45 metros. Dispone de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y carece de Zona de Parada (SWY). Las distancias declaradas de pista y las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos son las siguientes:

Tabla III.2.- Distancias Declaradas pista 11-29

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
11	2.320	2.380	2.320	2.320	60 x 150	No
29	2.320	2.380	2.350	2.320	60 x 150	No

Fuente: Real Decreto 1844/2009 de 27 de Noviembre





**III.3.1.3.3. Clasificación del aeropuerto**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º de *Decreto num. 1844/2009 de 27 de noviembre (BOE, núm. 25, de 29 de Enero de 2010)*, el Aeropuerto de Santander se clasifica, en cumplimiento del *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, como aeródromo de **letra de clave “A”**.

**III.3.2. Servidumbres del aeródromo**

**III.3.2.1. Generalidades**

De acuerdo con lo indicado en el *Artículo 5º del Decreto 584/1972*, modificado por *Decreto 2490/1974*, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida de despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de la pista y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo del estado vigente:

**Tabla III.3.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo**

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)		ELEVACIÓN
	Latitud (N)	Longitud (W)	X (m)	Y (m)	(metros)
<b>PR</b>	43° 25' 37,4"	03° 49' 12,0"	433.734	4.808.774	3
<b>Umbral 11</b>	43° 25' 50,8"	03° 50' 02,1"	432.611	4.809.198	3
<b>Umbral 29</b>	43° 25' 24,9"	03° 48' 25,3"	434.781	4.808.378	3

Fuente: *Real Decreto 1844/2009 de 27 de Noviembre*

**III.3.2.2. Restricción de obstáculos**

Las superficies citadas anteriormente (subida de despegue, aproximación, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.



### III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### III.3.3.1. Generalidades

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

#### III.3.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas.** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad.** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

#### III.3.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas correspondientes al Aeropuerto de Santander se relacionan en la Tabla III.4, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (ED-50), con la altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.4.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Santander

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
TWR <sup>1</sup>	39	43° 25' 21,6"	03° 49' 19,9"	433.553	4.808.291

<sup>1</sup> Centro de Comunicación VHF/UHF asociado a la Torre de Control (TWR). Actúa también como Radiogoniómetro.



INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
<b>CENTRO EMISORES</b>	23	43° 25' 23,5"	03° 49' 03,1"	433.929	4.808.346
<b>DVOR_SNR</b>	45	43° 26' 59,2"	03° 54' 08,7"	427.091	4.811.368
<b>DME_SNR</b>	45	43° 26' 59,2"	03° 54' 08,7"	427.091	4.811.368
<b>NDB_SA</b>	1	43° 26' 06,1"	03° 50' 59,6"	431.323	4.809.687
<b>LLZ 29_STA</b>	3	43° 25' 53,0"	03° 50' 10,3"	432.429	4.809.278
<b>GP 29_STA</b>	3	43° 25' 32,3"	03° 48' 36,7"	434.525	4.808.608
<b>DME_STA</b>	7	43° 25' 32,3"	03° 48' 36,7"	434.525	4.808.608
<b>RADAR_SOL</b>	451	43° 21' 31,1"	03° 33' 44,9"	454.526	4.801.003
<b>CENTRO COMUNICACIONES</b>	451	43° 21' 31,1"	03° 33' 44,9"	454.526	4.801.003

Fuente: Real Decreto 1844/2009 de 27 de noviembre

### III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

#### III.3.4.1. Generalidades

De acuerdo al *Decreto 584/1972, de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas*, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

#### III.3.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras VOR, NDB e ILS

*El Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre (BOE, núm. 25 de 29 de enero de 2010) incluye los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Santander.*





- Aproximación VOR RWY 11, de fecha 27 de Octubre de 2005
- Aproximación VOR RWY 29, de fecha 11 de Mayo de 2006
- Aproximación ILS RWY 29, de fecha 27 de Octubre de 2005
- Aproximación NDB RWY 11, de fecha 27 de Octubre de 2005

Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas y superficies de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.

Las servidumbres vigentes se muestran en el plano 5.1.

### III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas vigentes

#### III.3.5.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972, y Real Decreto Ley 12/1978, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

#### III.3.5.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los capítulos anteriores son los siguientes:

Ampuero	Arnuero
Bárcena de Cicero	Bareyo
Camargo	Colindres
El Astillero	Entrambasaguas
Escalante	Hazas de Cesto
Laredo	Liendo



Liérganes	Limpias
Marina de Cudeyo	Medio Cudeyo
Meruelo	Miengo
Penagos	Piélagos
Ramales de la Victoria	Rasines
Ribamontán al Mar	Ribamontán al Monte
Riotuerto	Ruesga
Santa Cruz de Bezana	Santander
Solórzano	Suances
Villaescusa	Voto

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, según se manifiesta en la Ilustración III.4.

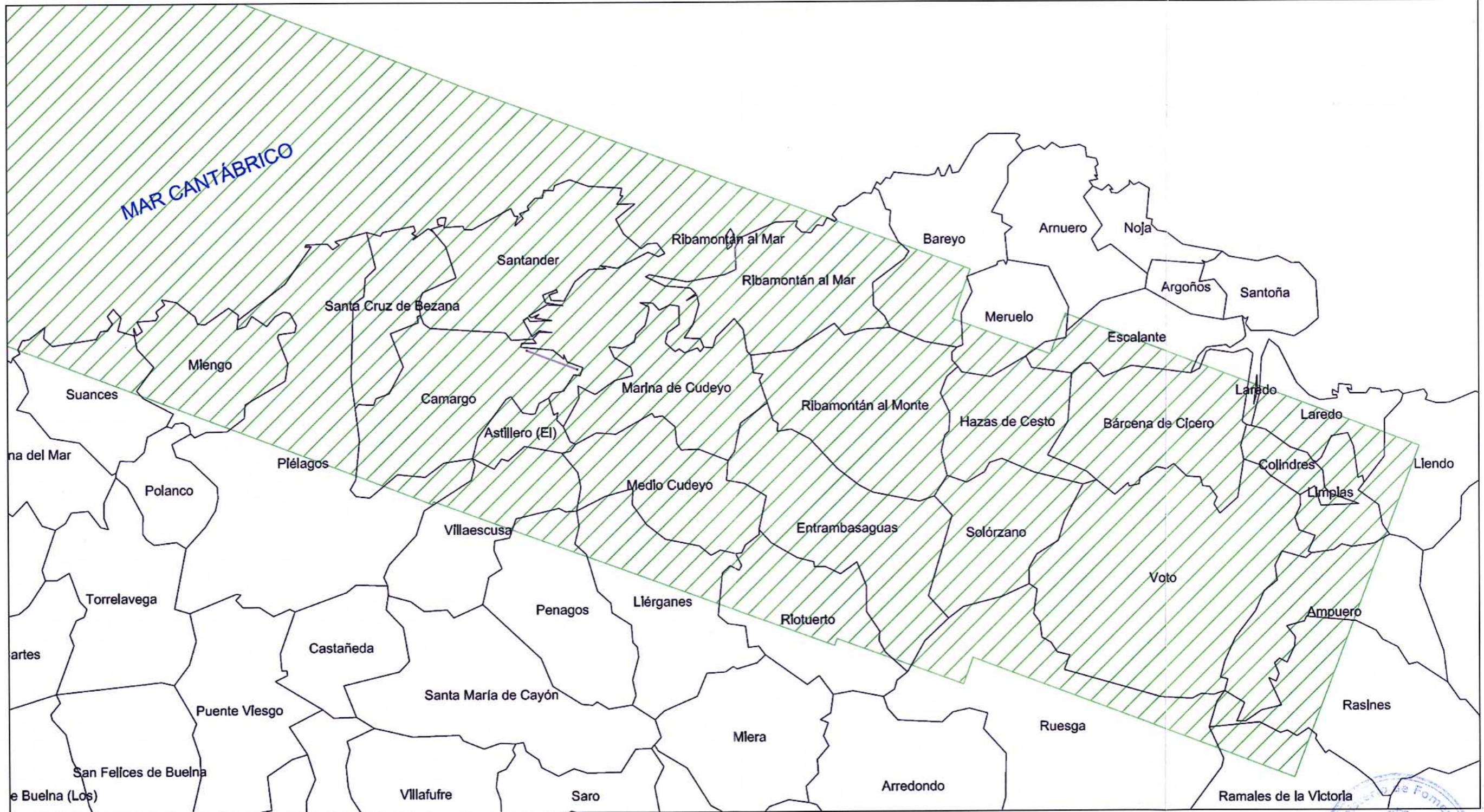


HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





Ilustración III.4.- Municipios afectados por las servidumbres vigentes





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



### III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual

#### III.4.1.1. Datos generales del aeropuerto

##### III.4.1.1.1. Punto de Referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.5. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 3 metros.

Tabla III.5.- Punto de referencia

PUNTO	COORD. GEOGRÁFICAS WGS 84		COORD. UTM ED50			
	Latitud	Longitud	X (m)	Y (m)	H (Alt. Geod.) (m)	Huso
PR	43° 25' 37,4"	03° 49' 12,0"	433.734	4.808.774	3	30

Fuente: Aena

##### III.4.1.1.2. Pista de vuelo

El Aeropuerto de Santander cuenta actualmente con una única pista denominada 11-29.

La pista actual tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.320 x 45 metros. Dispone de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y carece de Zona de Parada (SWY). Las distancias declaradas de pista y las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos son las siguientes:

Tabla III.6.- Distancias Declaradas pista 11-29

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
11	2.320	2.380	2.320	2.320	60 x 150	No
29	2.320	2.380	2.350	2.320	60 x 150	No

Fuente: Aena





### III.4.1.1.3. Clasificación del aeropuerto

Según el "Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.", la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una **longitud básica** que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de *elevación*. A continuación se añade a la cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1° C en que la *temperatura* de referencia del aeródromo (23° C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de *pendiente* de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma), siendo en este caso la pendiente efectiva de la pista de 0,067%.

El coeficiente medio de reducción por elevación, temperatura y pendiente, para la pista de vuelo del aeropuerto es de 1,0887 tal como se muestra a continuación:

Por elevación:  $F_h = 1,0011$

Por temperatura:  $F_t = 1,0803$

Por pendiente de pista:  $F_p = 1,0067$

Multiplicando los tres factores:

$$F_h * F_t * F_p = 1,0887$$

Aplicando este coeficiente a la longitud física de la pista se obtiene la longitud básica siguiente:

$$\text{Longitud básica} = 2.320 / 1,0887 = 2.131 \text{ m}$$

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972 de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de 9 de agosto de servidumbres aeronáuticas*, según la longitud básica de la pista el Aeropuerto de Santander se clasifica como de **letra de clave "A"**.



### III.4.2. Servidumbres del aeródromo

#### III.4.2.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el Artículo 5º del Decreto 584/1972, modificado por Decreto 2490/1974, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de la pista y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.7.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 30)		ELEVACIÓN
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	(metros)
<b>PR</b>	43° 25' 37,4"	03° 49' 12,0"	433.734	4.808.774	3
<b>Umbral 11</b>	43° 25' 50,8"	03° 50' 02,1"	432.611	4.809.198	3
<b>Umbral 29</b>	43° 25' 24,9"	03° 48' 25,3"	434.781	4.808.378	3

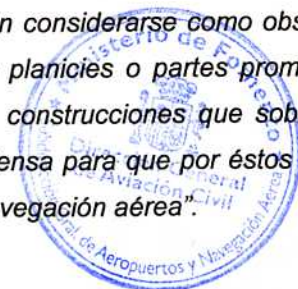
Fuente: Aena

#### III.4.2.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (aproximación, subida de despegue, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del Decreto 584 /1972, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8.º del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, *"deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea"*.



### III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### III.4.3.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

#### III.4.3.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas:** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad:** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.

En el artículo 16, del Capítulo 2º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

#### III.4.3.3. Instalaciones radioeléctricas

Todas las instalaciones radioeléctricas del Estado Actual correspondientes al Aeropuerto de Santander son las que se relacionan en la Tabla III.8, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.





Tabla III.8.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Santander

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
TWR <sup>2</sup>	39	43° 25' 21,6"	03° 49' 19,9"	433.553	4.808.291
CENTRO EMISORES	23	43° 25' 23,5"	03° 49' 03,1"	433.929	4.808.346
DVOR_SNR	45	43° 26' 59,2"	03° 54' 08,7"	427.091	4.811.368
DME_SNR	45	43° 26' 59,2"	03° 54' 08,7"	427.091	4.811.368
NDB_SA	1	43° 26' 06,1"	03° 50' 59,6"	431.323	4.809.687
LLZ 29_STA	3	43° 25' 53,0"	03° 50' 10,3"	432.429	4.809.278
GP 29_STA	3	43° 25' 32,3"	03° 48' 36,7"	434.525	4.808.608
DME_STA	7	43° 25' 32,3"	03° 48' 36,7"	434.525	4.808.608
RADAR_SOL	451	43° 21' 31,1"	03° 33' 44,9"	454.526	4.801.003
CENTRO COMUNICACIONES	451	43° 21' 31,1"	03° 33' 44,9"	454.526	4.801.003

Fuente: Aena

#### III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves

##### III.4.4.1. Generalidades

De acuerdo al *Decreto 584/1972, de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas*, 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.

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

<sup>2</sup> Centro de Comunicación VHF/UHF asociado a la Torre de Control (TWR). Actúa también como Radiogoniómetro.



III.4.4.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras VOR, ILS y NDB

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Santander:

- Aproximación VOR RWY 11, de fecha 27 de Octubre de 2005
- Aproximación VOR RWY 29, de fecha 11 de Mayo de 2006
- Aproximación ILS RWY 29, de fecha 27 de Octubre de 2005
- Aproximación NDB RWY 11, de fecha 27 de Octubre de 2005

Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas y superficies de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.

Las servidumbres actuales se muestran en el plano 5.2.

**III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado actual**

III.4.5.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972*, y *Real Decreto Ley 12/1978*, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento.

III.4.5.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los capítulos anteriores son los siguientes:

- |                   |           |
|-------------------|-----------|
| Ampuero           | Arnuelo   |
| Bárceña de Cicero | Bareyo    |
| Camargo           | Colindres |



El Astillero	Entrambasaguas
Escalante	Hazas de Cesto
Laredo	Liendo
Liérganes	Limpias
Marina de Cudeyo	Medio Cudeyo
Meruelo	Miengo
Penagos	Piélagos
Ramales de la Victoria	Rasines
Ribamontán al Mar	Ribamontán al Monte
Riotuerto	Ruesga
Santa Cruz de Bezana	Santander
Solórzano	Suances
Villaescusa	Voto

Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del estado actual, según se manifiesta en la Ilustración III.5.



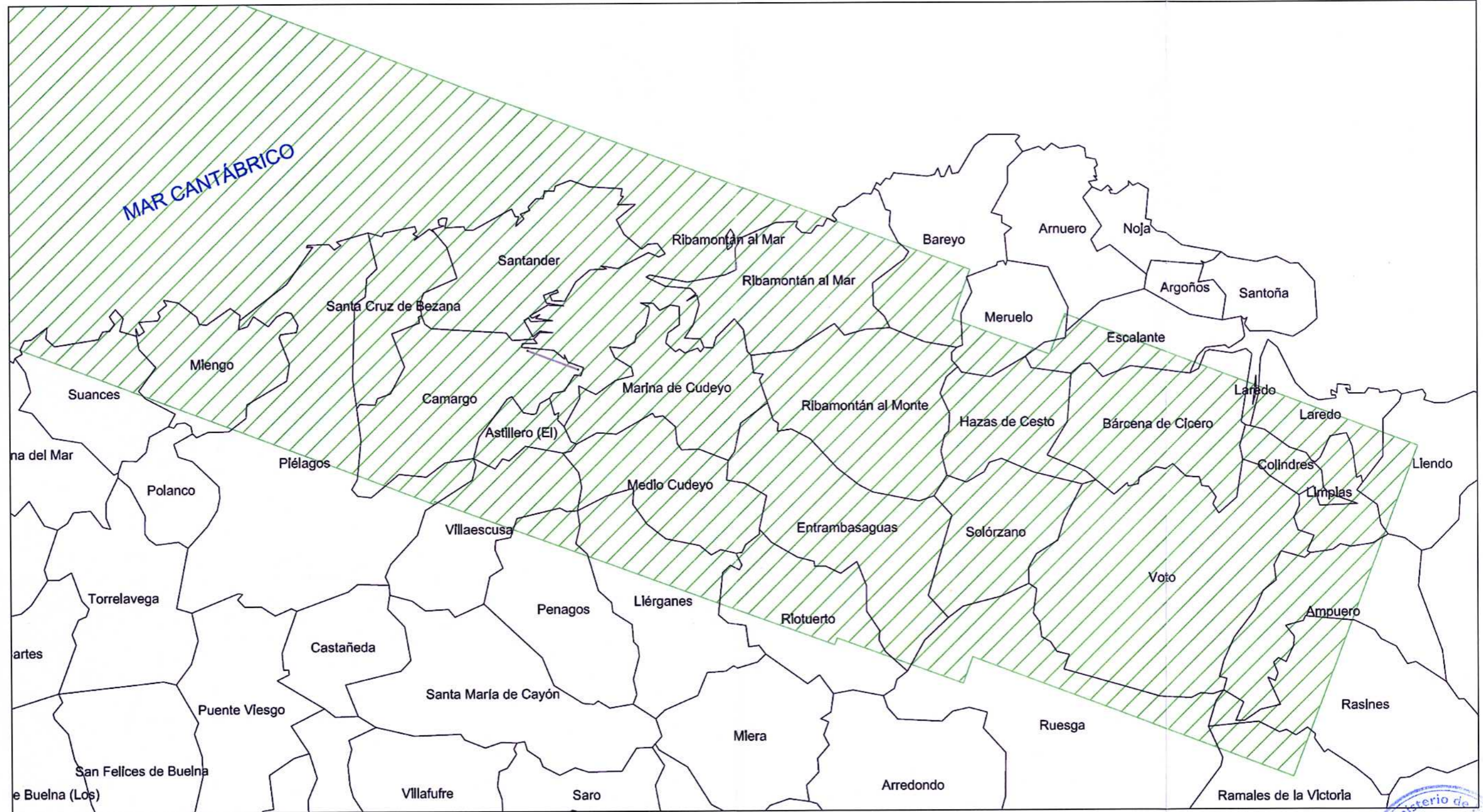


HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





Ilustración III.5.- Municipios afectados por las servidumbres actuales





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





### III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

#### III.5.1. Introducción

El escenario a corto, medio y largo plazo de las instalaciones aeroportuarias en lo que se refiere a campo de vuelos y ayudas radioeléctricas no se espera que cambien significativamente. Por lo tanto las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible serán análogas a las servidumbres aeronáuticas del estado actual, tratadas en el apartado anterior.

#### III.5.2. Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encontraría, previsiblemente, localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto coincidirían con las presentes en el estado actual.

Tabla III.9.- Punto de referencia

PUNTO	COORD. GEOGRÁFICAS WGS 84		COORD. UTM ED50			
	Latitud	Longitud	X (m)	Y (m)	H (Alt.Geod.) (m)	Huso
PR	43° 25' 37,4"	03° 49' 12,0"	433.734	4.808.774	3	30

Fuente: Aena

#### III.5.3. Pistas de vuelo

El campo de vuelos del Aeropuerto de Santander, tras su desarrollo previsible, dispondría de una pista de vuelo, la 11-29 cuyas características y dimensiones coincidirían con las presentes en la situación actual. La pista conservaría entonces unas dimensiones pavimentadas de 2.320 x 45 metros. Dispondría de dos Zonas Libres de Obstáculos (CWY) y carecería de Zona de Parada (SWY). Las distancias declaradas de pista y las dimensiones de las Zonas Libres de Obstáculos seguirían siendo las siguientes:



Tabla III.10.- Distancias Declaradas pista 11-29

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY (m)
11	2.320	2.380	2.320	2.320	60 x 150	No
29	2.320	2.380	2.350	2.320	60 x 150	No

Fuente: Aena

### III.5.3.1.1. Clasificación del aeropuerto

La clasificación del aeropuerto de Santander, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972 de 24 de febrero, según la longitud básica de pista, no se ve alterada respecto a la calculada para el estado actual. En consecuencia, según la longitud básica de la pista, el Aeropuerto de Santander en su desarrollo previsible se clasificaría como de **letra de clave "A"**.

### III.5.4. Servidumbres del aeródromo

#### III.5.4.1. Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el Artículo 5º del Decreto 584/1972, modificado por decreto 2490/1974, las áreas y superficies que se han de establecer para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En la siguiente tabla se muestran las coordenadas geográficas, coordenadas UTM y elevación de los umbrales de las pistas y del punto de referencia, utilizadas en el diseño de las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.11.- Punto de referencia y umbrales para el cálculo de servidumbres de aeródromo

	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED 50 (Huso 30)		ELEVACIÓN
	LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)	(metros)
PR	43° 25' 37,4"	03° 49' 12,0"	433.734	4.808.774	3
Umbral 11	43° 25' 50,8"	03° 50' 02,1"	432.611	4.809.198	3
Umbral 29	43° 25' 24,9"	03° 48' 25,3"	434.781	4.808.378	3

Fuente: Aena





#### III.5.4.2. Restricción de obstáculos

Las superficies citadas anteriormente (aproximación, subida de despegue, transición, horizontal interna y cónica), determinan la altura máxima en cada punto para las instalaciones, edificaciones y plantaciones en los alrededores del aeropuerto.

En el artículo 6, del Capítulo 1º del *Decreto 584 /1972*, se establecen la forma y dimensión de cada una de estas áreas y superficies.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al Artículo 8.º del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de las proximidades del aeropuerto, *“deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea”*.

#### III.5.5. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

##### III.5.5.1. Generalidades

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquéllas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

##### III.5.5.2. Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas:** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad:** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento.





En el artículo 16, del Capítulo 2º del Decreto 584 /1972, se establecen la forma y dimensión de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

### III.5.5.3. Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas en el desarrollo previsible no difieren de las actuales.

Todas las instalaciones radioeléctricas del desarrollo previsible correspondientes al Aeropuerto de Santander son las que se relacionan en la Tabla III.12, indicándose la situación de sus puntos de referencia por coordenadas geográficas (WGS84) y UTM (ED-50), y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

**Tabla III.12.- Instalaciones radioeléctricas del Aeropuerto de Santander**

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ELEVACIÓN (metros)	GEOGRÁFICAS WGS84		U.T.M. ED50 (Huso 30)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (W)	X (m)	Y (m)
TWR <sup>3</sup>	39	43° 25' 21,6"	03° 49' 19,9"	433.553	4.808.291
CENTRO EMISORES	23	43° 25' 23,5"	03° 49' 03,1"	433.929	4.808.346
DVOR_SNR	45	43° 26' 59,2"	03° 54' 08,7"	427.091	4.811.368
DME_SNR	45	43° 26' 59,2"	03° 54' 08,7"	427.091	4.811.368
NDB_SA	1	43° 26' 06,1"	03° 50' 59,6"	431.323	4.809.687
LLZ 29_STA	3	43° 25' 53,0"	03° 50' 10,3"	432.429	4.809.278
GP 29_STA	3	43° 25' 32,3"	03° 48' 36,7"	434.525	4.808.608
DME_STA	7	43° 25' 32,3"	03° 48' 36,7"	434.525	4.808.608
RADAR_SOL	451	43° 21' 31,1"	03° 33' 44,9"	454.526	4.801.003
CENTRO COMUNICACIONES	451	43° 21' 31,1"	03° 33' 44,9"	454.526	4.801.003

Fuente: Aena



<sup>3</sup> Centro de Comunicación VHF/UHF asociado a la Torre de Control (TWR). Actúa también como Radiogoniómetro.

### III.5.6. Servidumbres de la operación de aeronaves

De acuerdo al *Decreto 584/1972, de 24 de febrero*, modificado por *Decreto 2490/1974 de servidumbres aeronáuticas*, constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquéllas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

#### III.5.6.1. Generalidades

Las servidumbres a establecer son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

#### III.5.6.2. Servidumbres correspondientes a las maniobras VOR, ILS y NDB

No se han proyectado nuevas maniobras de aproximación por instrumentos al aeródromo. De este modo se conservan los procedimientos instrumentales de aproximación al Aeropuerto de Santander presentes en el estado actual que, de acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), son los siguientes:

- Aproximación VOR RWY 11, de fecha 27 de Octubre de 2005
- Aproximación VOR RWY 29, de fecha 11 de Mayo de 2006
- Aproximación ILS RWY 29, de fecha 27 de Octubre de 2005
- Aproximación NDB RWY 11, de fecha 27 de Octubre de 2005

Para aquellos procedimientos que, en virtud del Decreto 584/1972, haya definida una servidumbre de la operación de aeronaves, se determinan las áreas y superficies de protección de aproximación intermedia, final y frustrada.

Las servidumbres del estado Desarrollo Previsible se muestran en el plano 5.3.



### III.5.7. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado Desarrollo Previsible

#### III.5.7.1. Disposiciones complementarias

De acuerdo con lo establecido en el *Decreto 584/1972*, y *Real Decreto Ley 12/1978*, los organismos del Estado, así como los autonómicos, provinciales y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones dentro de las áreas y zonas señaladas en este estudio, sin la previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento.

#### III.5.7.2. Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en los capítulos anteriores son los siguientes:

Ampuero	Arnuero
Bárcena de Cicero	Bareyo
Camargo	Colindres
El Astillero	Entrambasaguas
Escalante	Hazas de Cesto
Laredo	Liendo
Liérganes	Limpias
Marina de Cudeyo	Medio Cudeyo
Meruelo	Miengo
Penagos	Piélagos
Ramales de la Victoria	Rasines
Ribamontán al Mar	Ribamontán al Monte
Riotuerto	Ruesga
Santa Cruz de Bezana	Santander
Solórzano	Suances
Villaescusa	Voto





Todos los municipios mencionados están afectados por las servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible, según se manifiesta en la Ilustración III.6.

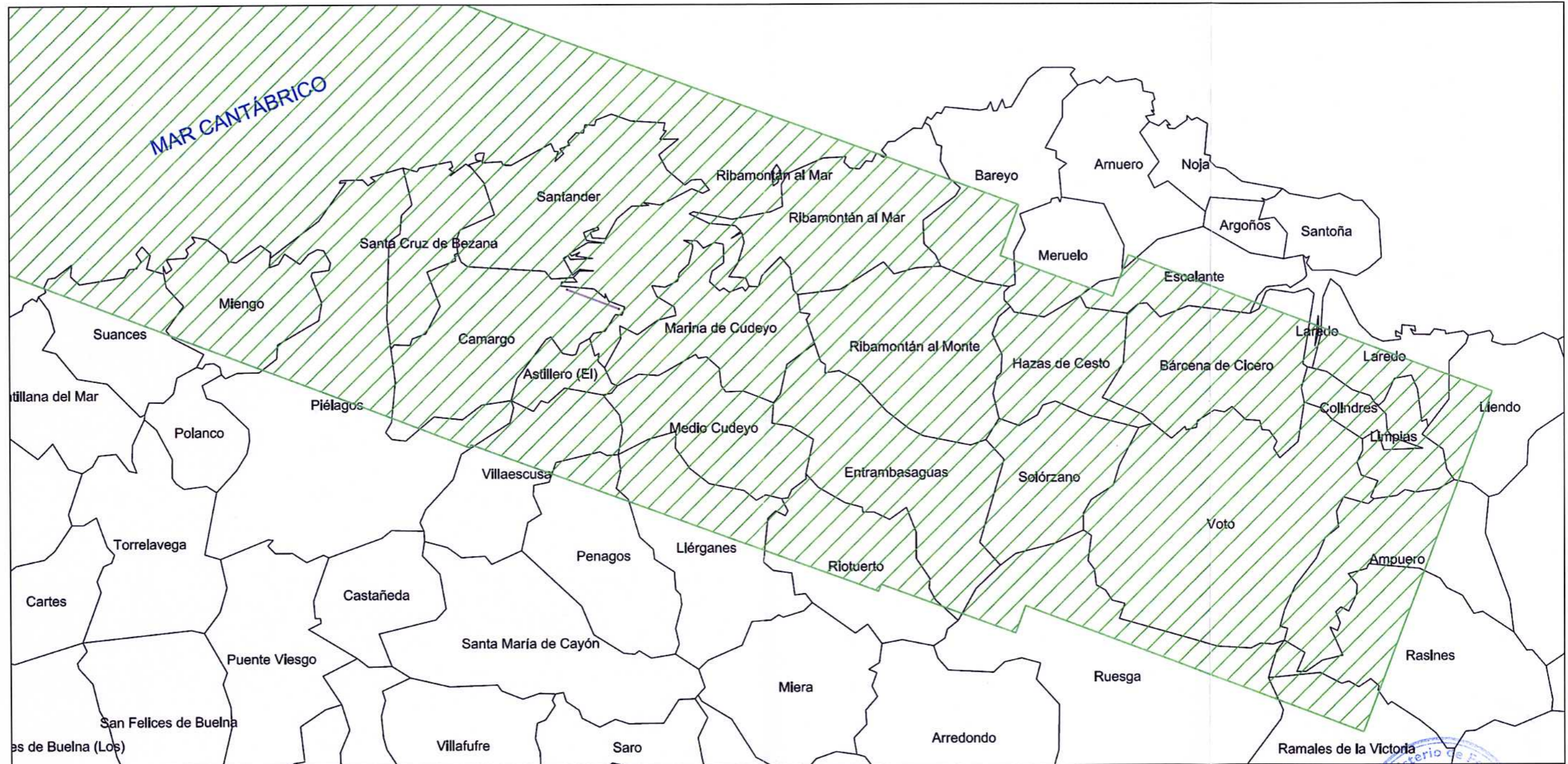


HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO





Ilustración III.6.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas del Desarrollo Previsible





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO



## III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto

### III.6.1. Preámbulo

A fin de asegurar la compatibilidad del entorno con el planeamiento aeroportuario, en el presente Apartado se recogen una serie de criterios que habrán de ser tenidas en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico u otros que se encuentren afectados.

La Ley 13/1996 en su artículo 166.2 establece expresamente que "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria".

En este sentido, el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio dispone en su artículo 8 que "a los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana ... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria".

Para verificar el cumplimiento de lo anterior la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, establece que "Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio".

En este mismo sentido, la Disposición Adicional Única a la Ley 48/60, sobre Navegación Aérea, añadida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, establece que "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 referidos".







Por ello, a continuación se consideran una serie de criterios en relación a las condiciones de uso de los predios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, que habrán de ser tenidos en cuenta por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la referida disposición adicional.



### III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente ámbitos incluidos dentro de curvas isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta dichas huellas de ruido, tanto las correspondientes a la situación actual como las relativas al desarrollo previsible.

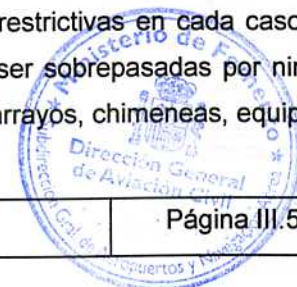
A tales efectos, en los ámbitos incluidos dentro de las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A) se considerarán incompatibles los nuevos usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios, así como las nuevas edificaciones o las modificaciones de las existentes destinadas a dichos usos que incrementen el número de personas afectadas, en terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural.

En ámbitos que se hallen en situación básica de suelo urbanizado incluidos en las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A), se consideran incompatibles las modificaciones urbanísticas relativas a usos residenciales, asistenciales, educativos o sanitarios que supongan incremento del número de personas afectadas.

Para la consolidación de los citados usos o legalización de las edificaciones que los alberguen en cualquier categoría de suelo incluido en las curvas isófonas Leq día 60 dB(A) – Leq tarde 60 dB(A) - Leq noche 50 dB(A), el planeamiento exigirá la adopción de medidas de insonorización con arreglo al documento básico DB-HR "Protección frente al Ruido" del Código Técnico de la Edificación a cargo de los interesados, indicando que en ningún caso correrán dichas medidas a cargo del gestor aeroportuario.

Asimismo, los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos incluidos en las isófonas que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, según lo expuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la ley 37/2003 del Ruido, de 17 de Noviembre.

Los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen físicamente terrenos incluidos en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer representadas en los planos 5.1, 5.2 y 5.3 que figuran en el Plan Director, tendrán en cuenta las superficies limitadoras de obstáculos que resulten más restrictivas en cada caso para determinar las alturas (respecto al nivel del mar) que no deberían ser sobrepasadas por ninguna nueva edificación (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de





aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificación del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), o gálibo de viario o vía férrea.

Por ello, no podrán aprobarse las alteraciones de planeamiento que establezcan o aumenten alturas de edificaciones, instalaciones y construcciones, cuando, incluidos todos sus elementos, se superen las referidas superficies limitadoras en ámbitos que se hallen en la situación básica de suelo urbanizado. En terrenos que se hallen en la situación básica de suelo rural no podrán aprobarse alteraciones de planeamiento ni se podrán autorizar actuaciones que permitan superar las alturas máximas determinadas por las citadas superficies limitadoras.

Excepcionalmente, podrán informarse favorablemente los planes territoriales o urbanísticos o autorizarse las actuaciones que superen las superficies limitadoras de obstáculos, en aquellos casos en que, mediante estudio aeronáutico, se acredite, a juicio de la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el artículo 7º del Decreto 584/1972, sobre servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1541/2003.

Corresponde a los promotores del planeamiento o actuaciones que pretendan superar las superficies limitadoras de obstáculos presentar el correspondiente estudio aeronáutico firmado por profesional competente y visado por el colegio profesional correspondiente. No podrán aprobarse documentos de planeamiento territorial o urbanístico o autorizarse actuaciones sin que se haya pronunciado expresamente en sentido favorable la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica, previa consulta del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea.

Dentro de las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la autoridad en materia de seguridad operacional aeronáutica de acuerdo con el Artículo 15, apartado b), del Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas modificado por Decreto 2490/1974.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aún no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el Artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.



### III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios

Las construcciones, instalaciones o plantaciones en los suelos afectados por las servidumbres aeronáuticas requieren autorización previa de la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto y el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre. En el supuesto de que las actuaciones para las que se solicite autorización recaigan en zona de servicio aeroportuario cuya titularidad no corresponda todavía al operador del aeropuerto, se recabará informe del mismo.

Además de las previsiones relativas a las servidumbres aeronáuticas a que se refiere el epígrafe anterior serán de aplicación las limitaciones derivadas del artículo 10 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas con respecto de aquellas actividades o instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves en las proximidades de los aeródromos, incluidas las instalaciones utilizadas como refugio de aves en régimen de libertad.

Los planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial, en cumplimiento de la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, sin perjuicio de que potestativamente pueda consultarse la viabilidad de las propuestas con carácter previo a la formalización del planeamiento.

De acuerdo con lo establecido en la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, y, consiguientemente, los informes y autorizaciones relativos a servidumbres aeronáuticas sólo podrán dar lugar a indemnización cuando impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.





### III.7. Áreas de coordinación

En el capítulo 5 de la Memoria del presente Plan Director se propone la creación de un acceso directo de entrada al aeropuerto desde la autovía A-8 en dirección Santander y de otro vial de dos carriles de salida del aeropuerto que permita acceder a la autovía tanto hacia Santander como en sentido contrario.

Con motivo de estas actuaciones a llevar a cabo en el horizonte que abarca el contenido de este Plan Director se establecerán las áreas de coordinación pertinentes entre las distintas instituciones involucradas con el fin de mantener el normal desarrollo de las operaciones aeroportuarias.

De esta forma, **Aena**, el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Cantabria, el Ayuntamiento de Camargo o cualquier otro afectado, deberán cooperar para mantener el grado de seguridad, operatividad y funcionalidad de la infraestructura mientras se lleven a cabo las actuaciones que configuren el desarrollo previsible.

