

1. Antecedentes y Marco Jurídico



Plan Director del Aeropuerto de Santander	Código EDAPD 013.200
<h2 data-bbox="181 349 408 393">Contenidos</h2> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="201 449 1395 482">1. Antecedentes y Marco Jurídico 1.1 <li data-bbox="212 526 1395 559">1.1. El Plan Director 1.3 <li data-bbox="212 603 1395 637">1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Santander 1.5 <li data-bbox="212 681 1395 714">1.3. Marco Legal..... 1.6 <li data-bbox="212 758 1395 791">1.4. Alcance y vigencia del Plan Director..... 1.18 <li data-bbox="240 836 1395 869">1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas 1.18 <li data-bbox="240 913 1395 946">1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas 1.18 <li data-bbox="240 990 1395 1024">1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director 1.19 <li data-bbox="212 1068 1395 1101">1.5. Reseña histórica del aeropuerto 1.20 	
I.MEMORIA. Cap.1.- Antecedentes	Página 1.2



Plan Director del Aeropuerto de Santander	Código EDAPD 013.200
<p>1.1. El Plan Director</p> <p>Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Aeroportuarios están en evolución y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.</p> <p>En este sentido, el Plan Director es una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En él se plantean las actuaciones a realizar para:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto. - Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena para cada uno de ellos y las zonas que los componen. <p>El R.D. 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres. Establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en dicho Real Decreto, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.</p> <p>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 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".</p> <p>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 estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.</p>	
I.MEMORIA. Cap.1.- Antecedentes	Página 1.3



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. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:

Zona de Pasajeros:

Zona de Carga

Zona de Apoyo a la Aeronave

Zona de Servicios

Zona de Aviación General

Zona de Abastecimiento

Zona de Actividades Complementarias

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.

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, y siempre garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto así como su eficaz integración en su entorno, todo ello asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.





1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Santander

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Santander, definiendo y ordenando los diferentes subsistemas que lo integran y estructuran conforme a su funcionalidad interdependiente, buscando un equilibrio armónico y eficiente de la actividad global aeroportuaria y garantizando su desarrollo y expansión futuros.

Conforme a esto, los criterios de diseño adoptados para el Aeropuerto de Santander son:

- El Subsistema de Movimiento de Aeronaves, compuesto por las zonas de maniobra y estacionamiento, se diseñará para las horas punta de tráfico comercial definidas para los horizontes de estudio considerados dentro del Desarrollo Previsible.
- El Área de accesos se diseñará para las horas de máxima afluencia de pasajeros. Igualmente, el Área de aparcamiento se diseñará con el mismo criterio anterior.
- El Edificio Terminal de Pasajeros y sus diversas dependencias se diseñarán atendiendo a los criterios establecidos por IATA. Aena ha considerado como parámetros estándar para sus instalaciones los correspondientes a niveles de calidad de servicio B establecidos para la hora de diseño de cada horizonte de estudio del Desarrollo Previsible.
- El resto de las zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se diseñarán conforme a las necesidades que la demanda de tráfico fije para cada una de ellas, teniendo en cuenta las características y tipología del aeropuerto en estudio.

El "Artículo 7. Revisión de los Planes Directores" del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, impone la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho (8) años.

El crecimiento del tráfico, tanto de pasajeros como de aeronaves, experimentado por el aeropuerto, muy superiores a los previstos en el Plan Director vigente (aprobado por O.M. de 5 de julio de 2001), hace aconsejable realizar una serie de actuaciones para garantizar un tratamiento del tráfico con los debidos niveles de calidad.

Esta circunstancia motiva, de acuerdo con lo prescrito por el punto 7 Revisión de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/98, la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Santander.



1.3. Marco Legal

La normativa de aplicación a que se encuentra sujeto este Plan Director, es la siguiente:

Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.

Real Decreto 1.558/1977 de 4 de julio transfiere la *Subsecretaría de Aviación Civil* (hoy *Dirección General de Aviación Civil*), al *Ministerio de Transportes y Comunicaciones* (actual *Ministerio de Fomento*).

Real Decreto Ley 12/1978 de 27 de abril, que delimita las competencias entre las administraciones militar y civil y adjudica la coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos civiles a la administración civil (inicialmente *Ministerio de Transportes y Comunicaciones*, actualmente *Ministerio de Fomento*).

Artículo 82 de la Ley 4/90, de 29 de junio, que crea el ente *Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)* y **Real Decreto 905/1991 de 14 de junio**, que define el régimen estatutario por el que se regirá *Aena*.

Artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, que convierte a *Aena* en Entidad Pública Empresarial.

Real Decreto 2.858/1981 de 27 de noviembre, que adapta la clasificación hecha en la *Ley de Navegación Aérea* al concepto de "interés general" de la Constitución.

Artículo 156 y Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, -modificado por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social-, sobre la planificación de los Aeropuertos de interés general.

Real Decreto 2.591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", que desarrolla lo dispuesto en el artículo 166 de la *Ley 13/1996*, contemplando la actualización del marco normativo de los aeropuertos.





Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas modificado por **Decreto 2.490/1974**, de 9 de agosto, y **Decreto 1.844/1975**, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, modificados éstos por el **Real Decreto 1.541/2003** de 5 de diciembre.

Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de *Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social* por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre "Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

Ley 21/2003 de 7 de julio, de *Seguridad Aérea*, que 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.

Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre *evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, que es una transposición que incorpora al derecho español la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La aplicación de esta ley supondrá la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las distintas Administraciones Públicas.

Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la **Ley 37/2003** de 17 de noviembre, del *Ruido*, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

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.

Conforme a lo anterior, de acuerdo al **Real Decreto 2591/1998** de 4 de diciembre, sobre la *Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio*, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la **Ley 13/1996**, de 30 de diciembre, de *Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social*, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las "Zonas de



Servicio de los Aeropuertos de Interés General, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio."

Se establece, de igual modo, en la citada ley, la calificación de "**Sistema General Aeroportuario**" para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán "*incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general.*"

Es, por tanto, objeto de este Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilidad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último, la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

El Plan Director del Aeropuerto de Santander vigente fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 5 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 13 de julio de 2001*. Posteriormente se aprobaron por *Orden Ministerial el 28 de abril de 2005 y publicado en el BOE con fecha 20 de mayo de 2005*, las correcciones en las superficies y coordenadas limitadoras de la zona de servicio del Aeropuerto de Santander. En las páginas siguientes se incluyen los textos íntegros de las citadas Ordenes Ministeriales.



25498

Viernes 13 julio 2001

BOE núm. 167

Coordenadas UTM de la zona de servicio aeropuerto de Asturias

1	X	538571	29	X	540766	57	X	539400
	Y	4728442		Y	4727293		Y	4727355
2	X	540380	30	X	540688	58	X	539394
	Y	4727924		Y	4727316		Y	4727349
3	X	540385	31	X	540580	59	X	539380
	Y	4727923		Y	4727197		Y	4727356
4	X	540393	32	X	540552	60	X	539375
	Y	4727922		Y	4727213		Y	4727363
5	X	540398	33	X	540503	61	X	539311
	Y	4727921		Y	4727156		Y	4727383
6	X	540421	34	X	540491	62	X	539345
	Y	4727910		Y	4727151		Y	4727500
7	X	540453	35	X	540441	63	X	539085
	Y	4727901		Y	4727108		Y	4727565
8	X	540463	36	X	540448	64	X	539079
	Y	4727894		Y	4727075		Y	4727578
9	X	540481	37	X	540412	65	X	539080
	Y	4727892		Y	4727049		Y	4727600
10	X	540500	38	X	540390	66	X	539025
	Y	4727903		Y	4727069		Y	4727621
11	X	540500	39	X	540155	67	X	538991
	Y	4727902		Y	4727138		Y	4727611
12	X	540507	40	X	540131	68	X	538979
	Y	4727904		Y	4727123		Y	4727615
13	X	540553	41	X	540126	69	X	538970
	Y	4727887		Y	4727123		Y	4727626
14	X	540577	42	X	540106	70	X	538884
	Y	4727884		Y	4727151		Y	4727712
15	X	540613	43	X	540082	71	X	538841
	Y	4727886		Y	4727154		Y	4727810
16	X	540611	44	X	540076	72	X	538828
	Y	4727875		Y	4727159		Y	4727853
17	X	540604	45	X	540056	73	X	538558
	Y	4727860		Y	4727157		Y	4727930
18	X	540903	46	X	540028	74	X	538556
	Y	4727775		Y	4727172		Y	4727923
19	X	540876	47	X	540014	75	X	538435
	Y	4727681		Y	4727172		Y	4727956
20	X	540905	48	X	540000	76	X	538449
	Y	4727635		Y	4727182		Y	4728000
21	X	540907	49	X	539983	77	X	538466
	Y	4727624		Y	4727188		Y	4728057
22	X	540893	50	X	539968	78	X	538286
	Y	4727598		Y	4727186		Y	4728189
23	X	540915	51	X	539951	79	X	538327
	Y	4727573		Y	4727197		Y	4728336

24	X	540836	52	X	539578	80	X	538513
	Y	4727471		Y	4727304		Y	4728348
25	X	540819	53	X	539574	81	X	538514
	Y	4727460		Y	4727302		Y	4728361
26	X	540793	54	X	539571	82	X	538531
	Y	4727384		Y	4727306		Y	4728353
27	X	540800	55	X	539500	83	X	538547
	Y	4727373		Y	4727324		Y	4728350
28	X	540782	56	X	539457			
	Y	4727349		Y	4727340			

13594 ORDEN de 5 julio 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Santander.

El aeropuerto de Santander, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-E»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por el artículo 11.7 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 2043/1986, de 11 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Santander.

El aeropuerto de Santander se halla situado al sur de la capital de la provincia. Su participación en el tráfico total de España fue de un 0,19 por 100 y, con respecto al año de 1997, experimentó un crecimiento del 9,57 por 100. En el año 1998 superó los 200.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto regular nacional la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 93,7 por 100 en 1998.

El aeropuerto dispone en la actualidad de la única pista (11-29) de 2.400 x 45 metros, con una calle de salida/acceso ortogonal frente al edificio terminal, que es la única que existe como calle de rodaje, y una capacidad de 10 operaciones hora. Para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma con ocho puestos de estacionamiento para aeronaves de tipo medio, con una capacidad de once movimientos hora. En la actualidad la zona noroeste de la plataforma se emplea para alojar a la aviación general, asignándose a las aeronaves comerciales los puestos más próximos al edificio terminal. Este edificio terminal, en fase de remodelación, permite el tratamiento de tráfico nacional e internacional, está situado frente a la plataforma de estacionamiento de aeronaves y posee una superficie total de unos 13.150 m².

Existe un aparcamiento ubicado frente al edificio terminal, con una superficie estimada de 13.000 m², diferenciado en tres zonas: para vehículos particulares, para vehículos de las compañías de alquiler y para autocares. Además de este estacionamiento de uso público, existe otro aparcamiento privado, al este del edificio terminal, con 48 plazas.

El aeropuerto dispone también de un hangar de helicópteros y un edificio contra incendios y salvamento, estando aprobadas las inversiones para la remodelación del antiguo edificio de servicios como edificio terminal de carga, habilitación de una plataforma exclusiva para aviación general y construcción de hangares para aviación deportiva.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico, tanto de la comunidad cántabra como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Santander 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, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

BOE núm. 167

Viernes 13 julio 2001

25499

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que enumera en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, permite que el Plan Director incluya en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes 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 tráficos aéreos que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el Plan Especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Santander que constituye el objeto de esta Orden, 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; 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, 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.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la nivelación RESA extremo de pista 29; construcción de calle de rodaje paralela a la pista, con acceso a la cabecera 29; construcción de un apartadero de espera en la cabecera 29; ampliación de plataforma de aeronaves comerciales en una superficie de 17.600 m², incluyendo una calle de rodaje en plataforma y un puesto de estacionamiento; construcción de una calle de rodaje de acceso desde la plataforma a la calle de rodaje paralela, de una plataforma para aviación general en el extremo oeste de la actual, ampliando ésta con 2.000 m², y de otra para los hangares de la zona industrial; construcción de un hangar de 500 m² al oeste del área terminal, de un edificio para «handling» de 500 m² al este, y de un hangar para aviación general de 1.000 m² junto al hangar de helicópteros. Por último, la construcción de un edificio terminal para aviación general de 500 m² y la ampliación del aparcamiento público en una superficie de 4.000 m². Todo ello acompañado además de una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, y de conformidad con lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, 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 máxima expansión previsible, y se delimita su zona de servicio, en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se relacionan en el artículo 2.1.a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes 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 tráficos aéreos que generen, así como equipamientos.

Segundo.- La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director, que no precisa de la incorporación de nuevos terrenos, tiene una superficie estimada de 193,4 hectáreas, de las cuales 127,16 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 9,05 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 57,19 hectáreas a las zonas de reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano n.º 4.2, en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. Este plano se incorpora como anexo a esta Orden.

Tercero.- La zona de servicio del aeropuerto 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 n.º 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. «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 estacionamiento de aeronaves, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 127,16 hectáreas, que se representan en el plano n.º 4.1 del Plan Director.

1.1 Campo de vuelos: está integrado por una pista, de denominación 11-29, calle de acceso/salida y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada centrada con el campo de vuelos, frente al edificio terminal.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.

1.3 Instalaciones auxiliares: incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipo 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 urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 9,05 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano n.º 4.3 del Plan Director:

1.1 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 a la aeronave. Superficie: 3,78 hectáreas.

1.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,34 hectáreas.

1.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 2,03 hectáreas.

1.4 Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 0,21 hectáreas.

1.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,21 hectáreas.



25500

Viernes 13 julio 2001

BOE núm. 167

1.6 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, incluyendo la nueva depuradora. Superficie: 2,48 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. Superficie: 57,19 hectáreas, según se representa en el plano n.º 4.1 del Plan Director.

Cuarto.—Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo, integrado por el conjunto formado por 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, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La deter-

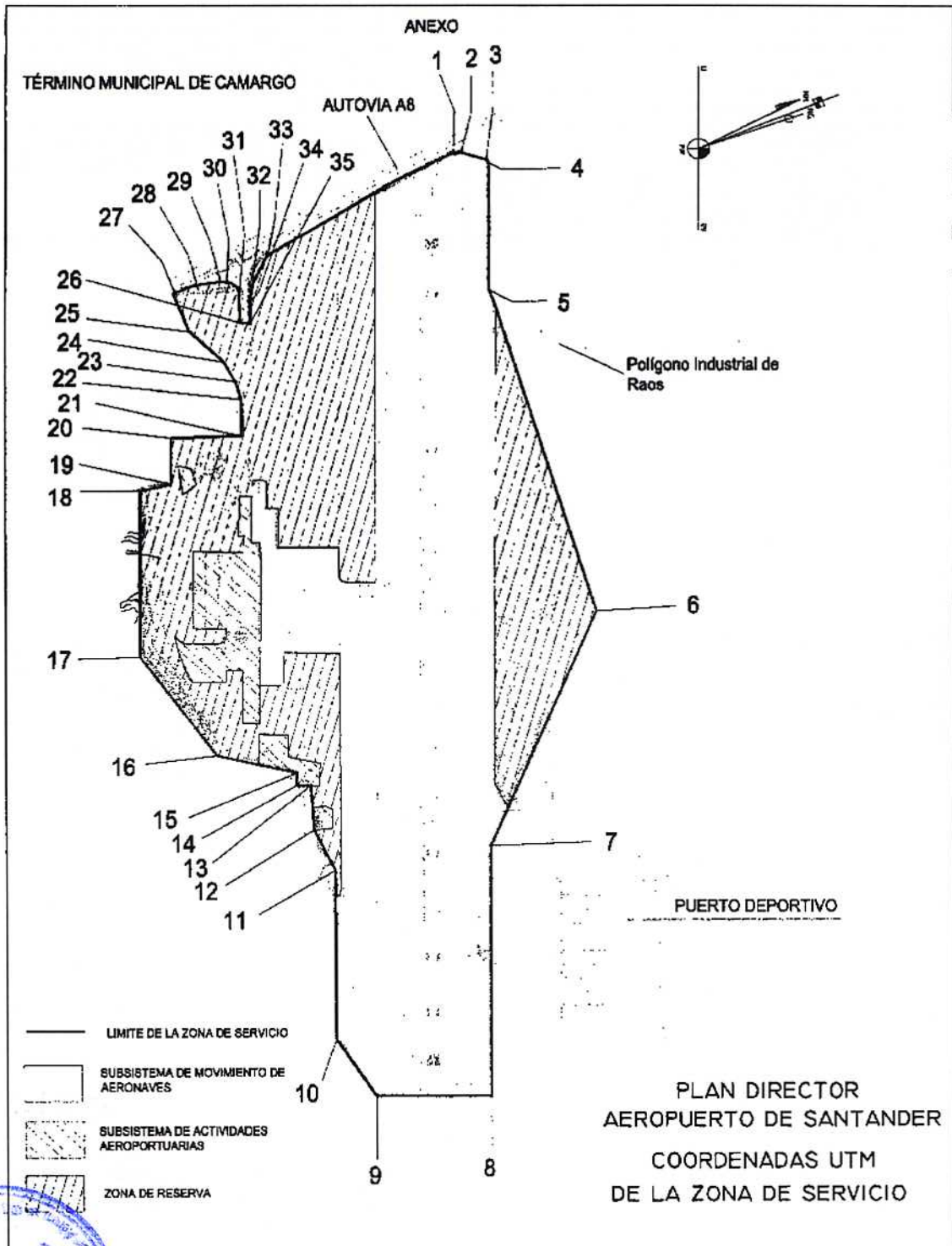
minación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

Quinto.—El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director.

Madrid, 5 de julio de 2001.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ







25502

Viernes 13 julio 2001

BOE núm. 167

Coordenadas UTM de la zona de servicio aeropuerto de Santander

1	X	432298	13	X	433872	25	X	432534
	Y	4809130		Y	4808129		Y	4808292
2	X	432305	14	X	433859	26	X	432416
	Y	4809149		Y	4808095		Y	4808291
3	X	432347	15	X	433825	27	X	432415
	Y	4809205		Y	4808108		Y	4808356
4	X	432358	16	X	433703	28	X	432428
	Y	4809208		Y	4807928		Y	4808420
5	X	432702	17	X	433365	29	X	432436
	Y	4809079		Y	4807839		Y	4808435
6	X	433670	18	X	432916	30	X	432477
	Y	4809015		Y	4808009		Y	4808455
7	X	434205	19	X	432929	31	X	432557
	Y	4808515		Y	4808092		Y	4808428
8	X	434883	20	X	432804	32	X	432568
	Y	4808259		Y	4808139		Y	4808452
9	X	434774	21	X	432864	33	X	432509
	Y	4807974		Y	4808314		Y	4808474
10	X	434592	22	X	432766	34	X	432465
	Y	4807931		Y	4808352		Y	4808497
11	X	434124	23	X	432711	35	X	432402
	Y	4808103		Y	4808355		Y	4808564
12	X	433996	24	X	432649			
	Y	4808092		Y	4808347			

13595 ORDEN de 5 julio 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Melilla.

El aeropuerto de Melilla, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil nacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «2-C»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por el artículo 11.7 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y como aeródromo de letra de clave «C» por el Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, por el que establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla.

El aeropuerto sirve un tráfico fundamental para el desarrollo de la Ciudad de Melilla. Pese al descenso del tráfico en los últimos años debido al accidente aéreo ocurrido en 1997, hasta dicho año había experimentado un acusado crecimiento. En el año 1999 superó los 278.000 pasajeros. Su importancia como aeropuerto de conexión con la península la refleja el porcentaje que representa este tipo de tráfico sobre el total, prácticamente el 99 por 100 en 1998.

Dispone en la actualidad de una única pista (15-033) de 1.347 x 45 metros, con el umbral 15 desplazado 265 m; está dotada de dos calles de salida que sirven también para el acceso a cabecera, una de las cuales es de uso militar y conduce a la plataforma de las instalaciones militares. La pista es insuficiente para proporcionar un servicio adecuado a aeronaves con capacidad para cubrir rutas medias, por lo que debe ampliarse a corto plazo. En cuanto al estacionamiento de aeronaves, existen dos plataformas rectangulares; una de ellas, de 10.800 m², dispone de 4 puestos para aeronaves tipo C (2 CN-235 y 2 BAe-146), y la otra, de uso militar, ocupa 315 m². El extremo sur de la plataforma civil se dedica a aviación general.

El edificio terminal de pasajeros dispone de 806 m², y está configurado exteriormente por dos volúmenes, de planta casi rectangular, que requiere de ampliación de las dependencias de facturación y recogida de equipajes. Asimismo, el aeropuerto dispone de 5.000 m² y 220 plazas para el aparcamiento de vehículos, y de un edificio de bloque técnico. Sin embargo,

no cuenta con un edificio terminal de carga, por lo que dichos servicios se llevan a cabo en el edificio de campo del grupo Iberia, y son explotados por esta misma compañía.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico de la Ciudad y para su conexión con la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica que de una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno.

Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de Melilla y proceder a la delimitación de su nueva zona de servicio, de acuerdo con lo establecido por el artículo 116 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 ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma en el que se incluirá, además de las actividades contempladas en el artículo 30 (en realidad 39) de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los Planes Directores y determina en su artículo 2 que el Plan Director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que enumera en su apartado 1.a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el Plan Director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes 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 aéreo que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director y de conformidad con el Plan Especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Melilla que constituye el objeto de esta Orden, 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; 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 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.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello, se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2015. Las principales actuaciones consisten en la ampliación de la pista de vuelos en 175 m por la cabecera 33, dotándola de zona libre de obstáculos y de área de seguridad de extremo de pista, y de la plataforma en cuatro puestos de estacionamiento; ampliar la zona de facturación del edificio terminal y la de recogida de equipajes; remodelar el edificio de aduanas y tratamiento de carga, y reubicar el edificio de bloque técnico. Todo ello va acompañado además por una serie de actuaciones encaminadas a la adecuación de las restantes infraestructuras al desarrollo previsible del aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y de conformidad con lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996,

17122

Viernes 20 mayo 2005

BOE núm. 120

Número Clave (Reintegro): 1.

El próximo sorteo que tendrán carácter público se celebrará el día 22 de mayo, a las 12,00 horas, en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 16 de mayo de 2005.-El Director general, P. D. de firma (Resolución S-7-2004), el Director Comercial, Jacinto Pérez Herrero.

8355 *RESOLUCIÓN de 29 de abril de 2005, del Departamento de Recursos Humanos y Administración Económica, de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se emplaza a los interesados en el recurso contencioso-administrativo n.º 78/2005, (procedimiento abreviado), interpuesto ante el Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo n.º 5.*

Ante el Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo número 5 de Madrid ha sido interpuesto por Unión Nacional de Funcionarios de Gestión de Hacienda (GESTHA) un recurso contencioso-administrativo contra la Resolución de 21 de diciembre de 2004 (BOE día 5 de enero de 2005) de la Presidencia de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se convoca concurso general para la provisión de puestos de trabajo (2004. G.02).

En consecuencia, a tenor de lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley reguladora de la jurisdicción Contencioso-Administrativa, se emplaza a aquellas personas a cuyo favor hubieren derivado o derivasen derechos de la resolución impugnada y a quienes tuvieran interés en el mantenimiento de la misma, para que si así lo desean, en defensa de sus derechos, puedan comparecer y personarse en los autos el referido Juzgado en el plazo de los nueve días siguientes al de publicación de la presente Resolución.

Madrid, 20 de abril de 2005.-El Director del Departamento, Ramón Palacín Ribé.

MINISTERIO DE FOMENTO

8356 *ORDEN FOM/1428/2005, de 28 de abril, por la que se corrigen las superficies y coordenadas delimitadoras de la zona de servicio del Aeropuerto de Santander.*

El Plan Director del aeropuerto de Santander fue aprobado por Orden del Ministro de Fomento de 5 de julio de 2001 (publicada en el Boletín Oficial del Estado n.º 167, de 13 de julio de 2001), de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 2501/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Este documento de planificación estrictamente aeroportuario, especifica unas coordenadas UTM ED50 para definir los vértices principales de la línea que delimita la zona de servicio del aeropuerto, que se reflejan en el plano que figura como anexo a la citada orden.

La inclusión, dentro de la zona de servicio, del Cementerio del pueblo de Malliño sin especificar las coordenadas de sus vértices más significativos ha aconsejado la ejecución de nuevos levantamientos topográficos, que han permitido aumentar la precisión de los cálculos inicialmente utilizados antes de la aprobación del Plan Director, poniendo de manifiesto que, en el proceso de digitalización de los planos del aeropuerto así como de su geoposicionamiento, se había producido una fijación incorrecta de las coordenadas respecto de los valores reales de los puntos que definen la zona de servicio. Como consecuencia de ello, una vez realizados los análisis pertinentes se ha detectado un mal posicionamiento del contorno del mencionado aeropuerto, por traslación, con relación a su situación real, incluyendo además el cementerio aludido y su futura ampliación.

Atendiendo a los resultados obtenidos en los mencionados análisis y en las verificaciones realizadas sobre cartografía más reciente, esta Orden tiene por objeto subsanar las deficiencias detectadas en la definición numérica de las coordenadas que configuran la zona de servicio del aeropuerto de Santander y en las cifras que definen las tres grandes áreas homogéneas en que se estructura, especificadas en el Plan Director y en su Orden aprobatoria, que no afectan de modo sustancial ni a la superficie delimitada (Disminución de un 0,69%), ni mucho menos a su estructura y funciones asignadas por el Plan Director.

En primer lugar, en el párrafo primero del apartado segundo de la Orden de 5 de julio de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Santander, aparecen equivocadas las cifras de la zona de servicio y de cada uno los subsistemas que lo integran, así como de la zona de reserva aeroportuaria. La redacción que apareció publicada en el citado «Boletín Oficial del Estado» es la siguiente:

«La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director, que no precisa de la incorporación de nuevos terrenos, tiene una superficie estimada de 193,4 hectáreas de las cuales 127,16 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 9,05 hectáreas al sistema de actividades aeroportuarias, y 57,19 hectáreas a las zonas de reserva aeroportuaria.»

En segundo lugar, en el apartado Tercero.1 «Subsistema de movimiento de aeronaves» de la Orden aparecen errores en la cifra de la superficie por lo que se debe, también, proceder a efectuar la oportuna rectificación. El texto con la superficie publicada en el «Boletín Oficial del Estado» es el siguiente:

«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 estacionamiento de aeronaves, las instalaciones de ayudas a la navegación aérea y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 127,16 hectáreas, que se representan en el plano n.º 4.1 del Plan Director.»

En tercer lugar, en el apartado Tercero.2 «Subsistema de actividades aeroportuarias» de la Orden aparecen errores en las cifras de las superficies por lo que se debe, también, proceder a efectuar la oportuna rectificación. El texto, con las superficies que fueron publicadas en el Boletín Oficial del Estado, es el siguiente:

«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 urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad del servicio. Tiene una superficie estimada de 9,05 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano n.º 4.3 del Plan Director:

1.1 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 a la aeronave. Superficie: 3,78 hectáreas.

1.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,34 hectáreas.

1.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 2,03 hectáreas.

1.4 Zona de aviación general: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a actividades relacionadas con el transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Superficie: 0,21 hectáreas.

1.5 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,21 hectáreas.

1.6 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, incluyendo la nueva depuradora. Superficie: 2,48 hectáreas.»

En cuarto lugar, en el apartado Tercero.3 «Reserva aeroportuaria» de la Orden aparecen errores en la cifra de la superficie por lo que se debe, también, proceder a efectuar la oportuna rectificación. El texto con la superficie publicada en el «Boletín Oficial del Estado» es el siguiente:

«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. Superficie: 57,19 hectáreas, según se representa en el plano n.º 4.1 del Plan Director.»

Estos errores deben ser subsanados por lo que se procede a su corrección.

En su virtud dispongo:

Primero.-Se corrigen los errores aparecidos en el párrafo primero del apartado segundo de la Orden del Ministro de Fomento, de 5 de julio de 2001 (publicada en el Boletín Oficial del Estado, número 167, de 13 de julio), por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Santander, que queda en consecuencia modificado en los siguientes términos:



BOE núm. 120

Viernes 20 mayo 2005

17123

«La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director, que no precisa de la incorporación de nuevos terrenos, tiene una superficie estimada de 192,06 hectáreas, de las cuales 105,62 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 9,6 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias y 76,84 hectáreas a las zonas de reserva aeroportuaria.»

Segundo.—Los errores detectados en el apartado Tercero.1 de la Orden de 5 de julio de 2001, afectan exclusivamente a la superficie del subsistema de movimiento de aeronaves, y debe corregirse de la siguiente manera:

«1. El subsistema de movimiento de aeronaves, en donde dice «Superficie estimada de 127,16 hectáreas», debe decir: «Superficie estimada de 105,62 hectáreas.»

Tercero.—Los errores detectados en el apartado Tercero.2 de la Orden de 5 de julio de 2001, afectan exclusivamente a las superficies del subsistema de actividades aeroportuarias, y deben corregirse de la siguiente manera:

2. El subsistema de actividades aeroportuarias, en donde dice «Superficie estimada de 9,05 hectáreas», debe decir: «Superficie estimada de 9,6 hectáreas».

1.1 Zona de pasajeros. Donde dice «Superficie: 3,78 hectáreas», debe decir: «Superficie: 3,92 hectáreas».

1.2 Zona de carga. Donde dice «Superficie: 0,34 hectáreas», debe decir: «Superficie: 0,33 hectáreas».

1.3 Zona de servicios. Donde dice «Superficie: 2,03 hectáreas», debe decir: «Superficie: 2,44 hectáreas».

1.4 Zona de aviación general. Donde dice «Superficie: 0,21 hectáreas», debe decir: «Superficie: 0,20 hectáreas».

1.5 Zona industrial. Donde dice «Superficie: 0,21 hectáreas», debe decir: «Superficie: 0,19 hectáreas».

1.6 Zona de abastecimiento energético. Donde dice «Superficie: 2,48 hectáreas», debe decir: «Superficie: 2,52 hectáreas».

Cuarto.—Los errores detectados en el apartado Tercero.3 de la Orden de 5 de julio de 2001, afectan exclusivamente a la superficie de la zona de reserva aeroportuaria, y deben corregirse de la siguiente manera:

3. La zona de reserva aeroportuaria, en donde dice «Superficie: 57,19 hectáreas», debe decir: «Superficie 76,84 hectáreas».

Quinto.—Se modifican los valores numéricos que expresan las coordenadas de los vértices de la línea que define la zona de servicio del aeropuerto de Santander, contenidas en el anexo de la Orden de 5 de julio de 2001, por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Santander, que se sustituyen por las nuevas coordenadas de delimitación expresadas en el sistema de referencia ED50 y en coordenadas UTM, que figuran en el plano que se incorpora como anexo a esta Orden.

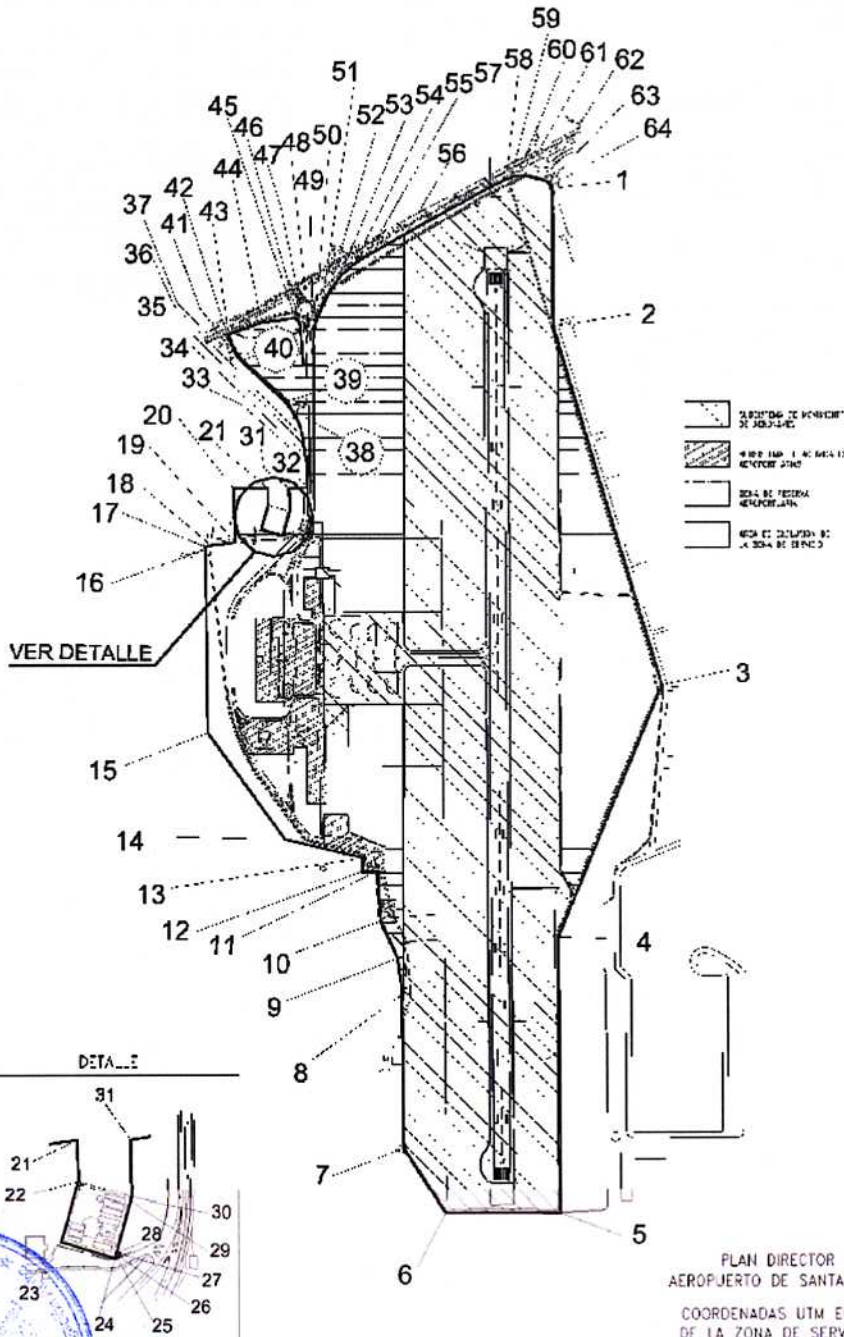
Sexto.—Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 28 de abril de 2005.

ÁLVAREZ ARZA



ANEXO



BOE núm. 120

Viernes 20 mayo 2005

17125

N.º punto	Coordenadas UTM ED 50	
1	X=432462.68	Y=4809412.35
2	X=432803.93	Y=4809285.37
3	X=433786.28	Y=4809213.30
4	X=434306.47	Y=4808721.79
5	X=434987.55	Y=4808465.23
6	X=434877.92	Y=4808182.01
7	X=434679.53	Y=4808139.56
8	X=434300.63	Y=4808282.60
9	X=434207.41	Y=4808305.38
10	X=434099.63	Y=4808299.35
11	X=433974.03	Y=4808337.06
12	X=433960.16	Y=4808301.97
13	X=433927.70	Y=4808315.58
14	X=433807.91	Y=4808140.38
15	X=433473.87	Y=4808052.23
16	X=433021.23	Y=4808220.76
17	X=433015.75	Y=4808222.70
18	X=433016.98	Y=4808237.85
19	X=433032.57	Y=4808300.05
20	X=432899.75	Y=4808346.25
21	X=432931.15	Y=4808431.04
22	X=432971.98	Y=4808415.95
23	X=433024.81	Y=4808376.14
24	X=433061.16	Y=4808422.68
25	X=433058.50	Y=4808424.52
26	X=433061.02	Y=4808427.75
27	X=433058.41	Y=4808429.71
28	X=433056.03	Y=4808426.53
29	X=433010.98	Y=4808459.95
30	X=433008.10	Y=4808462.36
31	X=432950.58	Y=4808483.47
32	X=432966.85	Y=4808527.77
33	X=432903.12	Y=4808550.52
34	X=432885.49	Y=4808554.01
35	X=432856.23	Y=4808560.52
36	X=432838.76	Y=4808564.87
37	X=432806.10	Y=4808568.96
38	X=432758.68	Y=4808562.43
39	X=432735.84	Y=4808555.55
40	X=432591.47	Y=4808484.29
41	X=432573.64	Y=4808478.21
42	X=432517.77	Y=4808475.64
43	X=432516.67	Y=4808478.84
44	X=432518.36	Y=4808570.99
45	X=432539.16	Y=4808659.02
46	X=432554.98	Y=4808665.95
47	X=432600.71	Y=4808635.13
48	X=432609.17	Y=4808659.72
49	X=432602.63	Y=4808685.15
50	X=432573.41	Y=4808702.24
51	X=432539.41	Y=4808731.50
52	X=432513.24	Y=4808760.39
53	X=432478.89	Y=4808808.97
54	X=432462.96	Y=4808854.11
55	X=432453.94	Y=4808895.25
56	X=432436.43	Y=4809010.93
57	X=432402.16	Y=4809260.58
58	X=432397.91	Y=4809308.38
59	X=432397.71	Y=4809321.95
60	X=432399.13	Y=4809339.81
61	X=432405.54	Y=4809356.64
62	X=432436.19	Y=4809400.96
63	X=432445.97	Y=4809408.75
64	X=432456.87	Y=4809412.55
1	X=432462.68	Y=4809412.35

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA

8357

RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2005, del Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria, por la que se hace pública la convocatoria de concesión de ayudas para la realización de acciones complementarias, en el marco de los Subprogramas Nacionales de Recursos y Tecnologías Agrarias en Coordinación con las Comunidades Autónomas y de Conservación de Recursos Genéticos de Interés Agroalimentario del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2004-2007.

Al amparo de la Orden CTE/718/2004, de 12 de marzo (BOE de 19 de marzo de 2004), por la que se establecen las bases reguladoras de concesión de ayudas para la realización de acciones complementarias, en el marco de los Subprogramas Nacionales de Recursos y Tecnologías Agrarias en Coordinación con las Comunidades Autónomas y de Conservación de Recursos Genéticos de Interés Agroalimentario del Plan nacional de I+D+I 2004-2007, se hace pública la presente convocatoria de concesión de ayudas para la realización de acciones complementarias.

El Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (I+D+I) para el periodo 2004-2007, aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros del 7 de noviembre de 2003, prevé diversas modalidades de participación, entendidas como mecanismos para promover la participación de los agentes ejecutores de las actividades de I+D+I en el marco del Plan Nacional, y contempla, entre sus modalidades de participación, acciones complementarias para el desarrollo de actividades de I+D+I, como son las ayudas para fomentar la participación española en programas internacionales, el apoyo a la creación de redes temáticas, y las ayudas para la organización de congresos, seminarios o jornadas.

En este contexto, la estructuración y puesta en práctica de acciones complementarias se considera un mecanismo apropiado para la realización de actividades que impliquen el incremento de los conocimientos científicos y tecnológicos en las áreas prioritarias incluidas en el Plan Nacional.

Esta convocatoria, de acuerdo con los objetivos definidos en el Plan Nacional, pretende promover acciones complementarias dentro de los Subprogramas Nacionales de Recursos y Tecnologías Agrarias en Coordinación con las Comunidades Autónomas y el de Conservación de los Recursos Genéticos de Interés Agroalimentario, ambos correspondientes al Programa Nacional de Recursos y Tecnologías Agroalimentarias.

Dado que la realización de este tipo de acciones contribuye al desarrollo regional, las ayudas contempladas en esta convocatoria se cofinanciarán, en su caso, con recursos procedentes de Fondos Estructurales de Desarrollo Regional.

Esta convocatoria de ayudas está coordinada con otras convocatorias del Plan Nacional y se dicta al amparo de la competencia estatal en materia de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica, prevista por el artículo 149.1 15.ª de la Constitución.

La presente Resolución se dicta de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

De conformidad con lo anterior se hace pública la presente Resolución. En su virtud, resuelvo:

Primero. **Objeto.**—De acuerdo con la Orden CTE/718/2004, de 12 de marzo, por la que se establecen las bases reguladoras de concesión de ayudas para la realización de acciones complementarias, en el marco de los Subprogramas Nacionales de Recursos y Tecnologías Agrarias en Coordinación con las Comunidades Autónomas y de Conservación de Recursos Genéticos de Interés Agroalimentario del Plan nacional de I+D+I 2004-2007, (en adelante, la Orden de bases reguladoras), el objeto de la presente Resolución es hacer pública la convocatoria de concesión, en régimen de publicidad, objetividad y concurrencia competitiva, de ayudas financieras para la realización de acciones complementarias en el marco de los Subprogramas Nacionales de Recursos y Tecnologías Agrarias en Coordinación con las Comunidades Autónomas y del de Conservación de Recursos Genéticos de Interés Agroalimentario ambos incluidos en el Programa Nacional de Recursos y Tecnologías Agroalimentarias.

Segundo. **Beneficiarios.**

1. Conforme a la Orden de bases reguladoras podrán ser beneficiarios de las ayudas previstas en la presente convocatoria los centros públicos de I+D, los centros privados de I+D sin ánimo de lucro y los centros tecnológicos.

1.4. Alcance y vigencia del Plan Director

1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas

De acuerdo con lo establecido en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social y el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, el planeamiento urbanístico deberá clasificar a la Zona de Servicio delimitada por el Plan Director como Sistema General Aeroportuario destinado únicamente al uso de aeropuerto, y no podrá incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

En aplicación de la citada normativa, el planeamiento urbanístico y las autoridades competentes en materia urbanística no podrán aprobar instrumentos de planeamiento o ejecución ni autorizar usos u obras en el ámbito de la zona de servicio aeroportuario que puedan interferir o perturbar el ejercicio de las competencias del Estado en materia de aeropuertos de interés general. Las construcciones, edificaciones, instalaciones, usos y actividades existentes se regirán por el régimen previsto para las que se hallen fuera de ordenación con arreglo a la legislación urbanística aplicable. En el punto III.6 del presente Plan, "Compatibilidad del Entorno con el Aeropuerto" se incluyen los criterios en relación a las condiciones de uso de los predios.

Con carácter de recomendación, el Plan Director establece unas Áreas de Cautela Aeroportuaria con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas. Se recomienda que dicho suelo se clasifique como Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras o denominación similar, ya que su urbanización puede suponer un impedimento al desarrollo futuro del aeropuerto.

1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas

Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves, así como la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus normas de desarrollo con el fin de compatibilizar el funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos y actividades implantados o que puedan implantarse en su zona de afección.



De conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea y el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y del orden social, en los planos nº 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, a los mismos efectos, en los planos números 6.1 a 6.6 se encuentran recogidas las isófonas que constituyen el mapa de ruido correspondiente a la infraestructura aeroportuaria, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Las curvas isófonas resultantes de procedimientos de evaluación ambiental de actuaciones aeroportuarias que no supongan modificación sustancial del Plan Director complementarán a las incluidas en el mismo a efectos de la determinación de afecciones acústicas.

1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director

El Plan Director mantendrá su vigencia hasta tanto no entre en vigor otro que lo sustituya o se apruebe su revisión de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre. El Plan se revisará siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberá actualizarse, al menos, cada ocho años.

Se considera que revisten carácter sustancial las alteraciones que impliquen la modificación estructural o funcional del aeropuerto de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director son de naturaleza estrictamente aeroportuaria, pudiendo estar sujetas a modificaciones que no supondrán la revisión del contenido del mismo siempre que no se considere que revisten carácter sustancial de acuerdo con lo establecido en este apartado.

La aprobación o modificación del planeamiento especial aeroportuario y la ejecución de obras o actuaciones aeroportuarias, que supongan modificación sustancial del contenido del Plan Director, exigirá la revisión del mismo con arreglo a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

Corresponde a la autoridad aeronáutica competente determinar en cada caso cuando las alteraciones del contenido del Plan constituyen modificación sustancial del mismo.



1.5. Reseña histórica del aeropuerto

En 1910 se celebró 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. Posteriormente, en 1912, se realizaron algunas mejoras en los mismos. Se instalaron dos hangares y se apisonó el campo de vuelos para la celebración de la Semana Aeronáutica. Durante los años siguientes se produjeron otros sucesos aeronáuticos en dichos terrenos, creándose en 1913 el Aeroclub Santanderino.

En 1915 se instaló en Santander una fábrica de aeroplanos perteneciente a la Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas, CECA, que construyó una docena de aparatos para la aviación militar.

Durante unos meses de 1921, Santander estuvo unida por vía aérea con Bilbao y Bayona mediante la Red de Hidroaviones del Cantábrico de la Compañía Franco Bilbaína de Transportes Aeronáuticos. Para permitir estas operaciones, se habilitó la bahía de Santander para la hidroaviación con carácter aduanero.

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

Durante 1936 y 1937 La Albericia tuvo una gran actividad aérea, tanto militar como civil. En estas fechas se habilita al este de la bahía de Santander un nuevo aeródromo, llamado Pontejos o Rubayo.

Una vez finalizada la guerra civil, La Albericia comparte el escaso tráfico civil con la base allí instalada.

En 1948 se abrió oficialmente al tráfico aéreo civil nacional e internacional de turismo y escalas técnicas comerciales. El campo de vuelos estaba constituido por una superficie de aterrizaje de 1.500 por 200 m de terreno natural y una pista 09-27 con riego asfáltico de 1.500 por 40 m. Como única ayuda para la aproximación contaba con un gonio y comunicaciones en onda corta.

En Julio de 1950 la compañía Iberia inauguró 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 Parayas en el término municipal de Maliaño, 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 cedió los terrenos al Ministerio del Aire e inmediatamente se iniciaron las obras que incluían un muro de contención para cerrar la marisma y proceder a su desecación.

En 1952 se publicaron 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 el tráfico para cerrarse definitivamente el 25 de septiembre. Ese mismo día se inauguró el nuevo aeropuerto de Santander, Parayas. Este nuevo aeropuerto cuenta con una pista afirmada de 1.150 m de longitud por 70 m de anchura, un reducido edificio terminal para 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 recinto aeroportuario sufre con ello daños gravísimos. Durante los años posteriores se realizan las obras necesarias para que un nuevo dique forme un muro de contención capaz de aguantar las embestidas del mar.

En 1965, Parayas pasó a denominarse oficialmente 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, 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 publicaron las servidumbres aeronáuticas de las nuevas instalaciones.

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

El 8 de agosto de 1977 se reinauguró el aeropuerto.

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



Las siguientes fotografías muestran el Edificio Terminal de pasajeros y la Torre de Control (véase Ilustración 1.1 e Ilustración 1.2).

Ilustración 1.1.- Edificio Terminal de pasajeros



Ilustración 1.2.- Torre de control



Actuaciones recientes e inmediatas

Se han propuesto y llevado a cabo una serie de mejoras que suponen un nuevo paso en el desarrollo del Aeropuerto de Santander. Entre las actuaciones más recientes se encuentran las que se muestran a continuación:

Remodelación del Edificio Terminal para la instalación de pasarelas, en abril de 2005.

Instalación de dos pasarelas de embarque, en julio de 2005.

Ampliación del control de accesos, en abril de 2005.

Instalación de equipos de frecuencia de 400 Hz, en julio de 2006.

Ampliación del estacionamiento público de vehículos, en octubre de 2006.

Renovación del vallado perimetral, en abril de 2004.

Dentro de las actuaciones inmediatas se encuentra la ampliación de la plataforma para el estacionamiento de aeronaves, así como la construcción de una plataforma destinada a la aviación general que incluye un puesto de estacionamiento para helicópteros. Así mismo se llevará a cabo la construcción de calles de rodaje hacia la cabecera 29 y hacia la cabecera 11.

En lo que respecta al Edificio Terminal, se prevé realizar una remodelación del mismo con el fin de habilitar la superficie que en el momento de redactar este documento se encuentra en desuso.





HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

