

## **1. Antecedentes y Marco Jurídico**



## Contenidos

<b>1. Antecedentes y Marco Jurídico.....</b>	<b>1.1</b>
1.1. El Plan Director .....	1.3
1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Santiago .....	1.5
1.3. Marco Legal .....	1.6
1.4. Alcance, y vigencia del Plan Director .....	1.14
1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas .....	1.14
1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas .....	1.14
1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director .....	1.15
1.5. Reseña histórica del Aeropuerto .....	1.16



## 1.1. El Plan Director

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Generales 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.

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:

- 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.

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.

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".

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.

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 Santiago

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de Santiago, 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 Santiago 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, hace aconsejable realizar una serie de actuaciones para garantizar un tratamiento del tráfico con los adecuados 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 Santiago.



### 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*).

**Real Decreto 689/1978 de 10 de febrero**, por el que se aprueba el Reglamento de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional, que desarrolla la Ley 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional.

**Orden 119/1981, de 10 de septiembre**, por la que se señalala zona de seguridad del Aeródromo Militar de Villafria (Burgos) y Destacamento de Santiago de Compostela (La Coruña), del BOEnº 226.

**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.

**Real Decreto 1167/1995**, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil (BOE núm. 177, de 26 de julio de 1995).

**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 Santiago vigente fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 5 de septiembre de 2001* y publicado en el *BOE nº 220 con fecha 13 de septiembre de 2001*. En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la citada Orden Ministerial.





34498

Jueves 13 septiembre 2001

BOE núm. 220

61	X	551124
	Y	4794802
62	X	551246
	Y	4794991
63	X	551279
	Y	4795028
64	X	551483
	Y	4795339
65	X	551628
	Y	4795432
66	X	551602
	Y	4795478
67	X	551621
	Y	4795488
68	X	551601
	Y	4795550
69	X	551614
	Y	4795614
70	X	551641
	Y	4795638
71	X	551632
	Y	4795658
72	X	551642
	Y	4795670
73	X	551568
	Y	4795706

Efectos en pliego: 50.  
Tirada: 1.200.000.

Tercero.—La venta y puesta en circulación de esta emisión se iniciará el 15 de septiembre de 2001.

Su distribución a los puntos de venta cesará el 31 de diciembre del año 2001, no obstante lo cual mantendrán indefinidamente su valor a efectos de franqueo, hasta que se dicte orden en contrario.

Cuarto.—De estos efectos quedarán reservadas en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda 3.500 unidades a disposición de la «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima», para atender los compromisos internacionales, derivados de la pertenencia a la Unión Postal Universal y de los intercambios con otras Administraciones Postales, así como para su incorporación a los fondos filatélicos del Museo Postal y Telegráfico y para la promoción del sello español.

Otras 2.000 unidades de estos efectos serán reservadas a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda, para atenciones de intercambio con los Organismos emisores de otros países, integración en los fondos filatélicos del Museo de dicha Fábrica y promoción filatélica nacional e internacional.

Quinto.—Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda se procederá a la destrucción de los proyectos, maquetas, dibujos, pruebas, planchas y cualquier otro elemento o material utilizado, una vez realizada la emisión. Sin embargo, cuando resulte, a juicio de la Fábrica, que alguno de los elementos empleados en la preparación o estampillado de la emisión anteriormente aludida encierra gran interés histórico o didáctico, podrá ser destinado, convenientemente inutilizado, a dotar el Museo de la Fábrica, el Museo Postal o cualquier otro Museo de interés en la materia. En todo caso se extenderá la correspondiente acta, tanto de la inutilización como de los elementos que en calidad de depósito se integren en alguno de los indicados Museos.

Lo que comunicamos a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 3 de septiembre de 2001.—El Subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez Menéndez, el Subsecretario de Economía, P.S (Orden de 6 de julio de 2001, «Boletín Oficial del Estado» del 7), el Secretario general técnico, Juan Daniel Salido Del Pozo.

Ilmo. Sr. Presidente de la «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima», e Ilmo. Sr. Presidente Director de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda.

**17397 RESOLUCIÓN de 3 de septiembre de 2001, conjunta de la Subsecretaría de Fomento y la Subsecretaría de Economía, sobre emisión y puesta en circulación de una serie de sellos de Correos denominada «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos».**

De conformidad con lo establecido en la disposición adicional segunda de la Ley 24/1998 de 13 de julio, del Servicio Postal Universal y de Liberalización de los Servicios Postales, se dicta la presente Resolución sobre emisión y puesta en circulación de la serie de sellos de Correos: «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos».

En su virtud, hemos resuelto:

Primero.—Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda se procederá a la estampación de una serie de sellos de Correos con la denominación de: «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos».

Segundo.—Sociedad Estatal Correos y Telégrafos.

El próximo día 15 de septiembre, se emitirá un sello dedicado a la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos.

El 22 de junio de 2001, el Gobierno aprobó la transformación de Correos en una sociedad anónima estatal. Esta modificación jurídica fue adoptada por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medias Fiscales, Administrativas y del Orden Social. La denominada «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima», ha sido constituida con un capital público 100 por 100 del Estado.

La transformación de Correos en sociedad estatal viene impuesta por los cambios del entorno, las nuevas tecnologías y la liberalización del sector postal europeo, y se enmarca dentro de la política de modernización del operador público postal para prestar, por una parte, el servicio universal con calidad y regularidad y, por otra, para competir en términos de igualdad con las otras empresas que operan en el mercado.

**Características técnicas:**

Procedimiento de impresión: Huecograbado.  
Papel: Estucado, engomado, fosforescente.  
Dentado: 13 3/4.  
Tamaño del sello: 40,9 x 28,8 milímetros (horizontal).  
Valor postal: 0,24 euros (40 pesetas).

## MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

**17398 ORDEN de 5 de septiembre de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Santiago.**

El aeropuerto de Santiago, 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 segunda 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 799/1991, de 10 de mayo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Santiago de Compostela. Igualmente, el aeropuerto forma parte del aeródromo de Santiago, utilizado conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto («aeródromo de utilización conjunta»), según el artículo 1.2 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

El aeropuerto de Santiago está situado en la confluencia de los términos municipales de Santiago de Compostela, O Pino y El Boqueixón; ha gestionado en 1998 más de 1,2 millones de pasajeros en unos 21.000 movimientos de aeronaves. Dispone en la actualidad de una única pista de vuelos, denominada 17-35, y dimensiones 3.200 x 45 metros, con su correspondiente franja de seguridad, una calle de rodadura paralela y cuatro calles de salida de pista. La plataforma de estacionamiento de aeronaves ofrece 10 posiciones de estacionamiento, así como una zona específica para aviación general; dispone, asimismo, de un edificio terminal de pasajeros, otro de mercancías y de varias zonas para aparcamiento de vehículos.



Las principales necesidades detectadas del estudio del estado actual del aeropuerto y de las expectativas de crecimiento del tráfico a corto, medio y largo plazo, consisten fundamentalmente en la ampliación y reestructuración de la plataforma de estacionamiento de aeronaves para aumentar el número de puestos y su rendimiento operativo actual, así como en la ampliación y reestructuración del área terminal, con el fin de ofrecer un adecuado servicio de calidad a la demanda futura prevista.

En el campo de vuelos, el Plan Director propone por una lado la construcción de una calle de salida rápida para cada una de las cabeceras, lo que permite aumentar su capacidad desde las 30 operaciones a la hora actuales hasta las 40, y por otro lado independizar la calle de rodadura de la plataforma, como mejora operativa. La plataforma de estacionamiento de aeronaves resulta el elemento más crítico de todos los que componen el sistema aeroportuario, debido a la insuficiencia de puestos; por ello, se propone desarrollarla hacia el sur y el oeste de la actual.

En cuanto al Área Terminal de Pasajeros, el Plan Director propone la demolición a medio plazo del actual Edificio Terminal de pasajeros y la construcción de un nuevo Terminal al sudoeste del edificio actual, con dos plantas y pasarelas de acceso a las aeronaves, permitiendo el desarrollo de la nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves. Por otra parte, al sur de los nuevos hangares se situaría el terminal de mercancías, la actual central eléctrica, el nuevo edificio de campo y actividades complementarias y una plataforma para equipos de «handlings». La nueva torre de control, de estructura independiente, se construiría al sur del nuevo terminal de pasajeros; y, finalmente, la planificación de aparcamientos y accesos se realizará de forma consecutiva, sin entorpecer la operatividad de las instalaciones aeroportuarias en cada una de las fases de desarrollo consideradas.

Por estas razones, y considerando la vital importancia que tiene el aeropuerto dentro del desarrollo social y económico de la zona, 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 aéreos 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 Santiago 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.

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 relaciona 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 último, y dado que el aeropuerto de Santiago forma parte de un aeródromo utilizado conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto («aeródromo de utilización conjunta»), su aprobación debe llevarse a cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de

conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 5 del Real Decreto 2591/1998 y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a este tipo de aeródromos, según determina la disposición adicional tercera del mismo Real Decreto. A este efecto el Plan Director fue informado por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (CIDETRA), que dio el visto bueno en su Ponencia de aeródromos 4/99.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de Santiago 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 regional, 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 construcción de un nuevo edificio terminal, demoliendo el actual, ampliando así la plataforma de estacionamiento de aeronaves, y dotar a la pista de vuelos de una calle de salida rápida para aumentar su capacidad. Todo ello implicaría la reubicación de una serie de instalaciones y edificios, como la Torre de Control.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y de Fomento, y de conformidad con lo establecido 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 Santiago» en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto 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, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 339,76 hectáreas, de las cuales alrededor de 243,7 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 81,54 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y 14,52 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 número XV del Plan Director, en el que constan las coordenadas de sus vértices principales. Dicho plano se incorpora como anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación se extienden a lo largo de todo el lado oeste del aeropuerto, ocupando una superficie de 43,2 hectáreas. Estas necesidades de terrenos se representan gráficamente en el plano número X del Plan Director.

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 número V 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 y las zonas previstas para la ubicación de instalaciones auxiliares, así como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 243,7 hectáreas.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 17-35, calles de rodaje y franja de seguridad. La plataforma de estacio-



34500

Jueves 13 septiembre 2001

BOE núm. 220

namiento de aeronaves está situada al oeste del campo de vuelos, a la altura del punto medio de la pista, 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 nuevos puestos de estacionamiento para aeronaves de carga, 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 81,54 hectáreas, que se distribuyen en las siguientes zonas funcionales, según figura en el Plano IV del Plan Director:

2.1 Zona de pasajeros: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 46,7 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 5,62 hectáreas.

2.3 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 7,69 hectáreas.

2.4 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 8,97 hectáreas.

2.5 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie 5,43 hectáreas.

2.6 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: 7,12 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 áreas anteriormente citadas. La superficie de reserva aeroportuaria ocupa una extensión estimada de 14,52 hectáreas.

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 determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y 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.

Las zonas militares, que forman parte del aeródromo de utilización conjunta excluidas de la zona de servicio, representadas en el plano número V del Plan Director, ocupan una superficie de 12,45 hectáreas.

Quinto.—Dentro de la zona de servicio del aeropuerto se definen dos zonas cuyo uso deberá coordinarse con el Plan especial del Camino de Santiago. Estas zonas se ubican en la parte norte y noroeste del aeropuerto, según figura en el plano número XV del Plan Director incluido como anexo a esta Orden, y ocupan una superficie de 8,41 hectáreas.

Sexto.—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 septiembre de 2001.

LUCAS GIMÉNEZ

Excmos. Sres. Ministros de Fomento y Defensa.

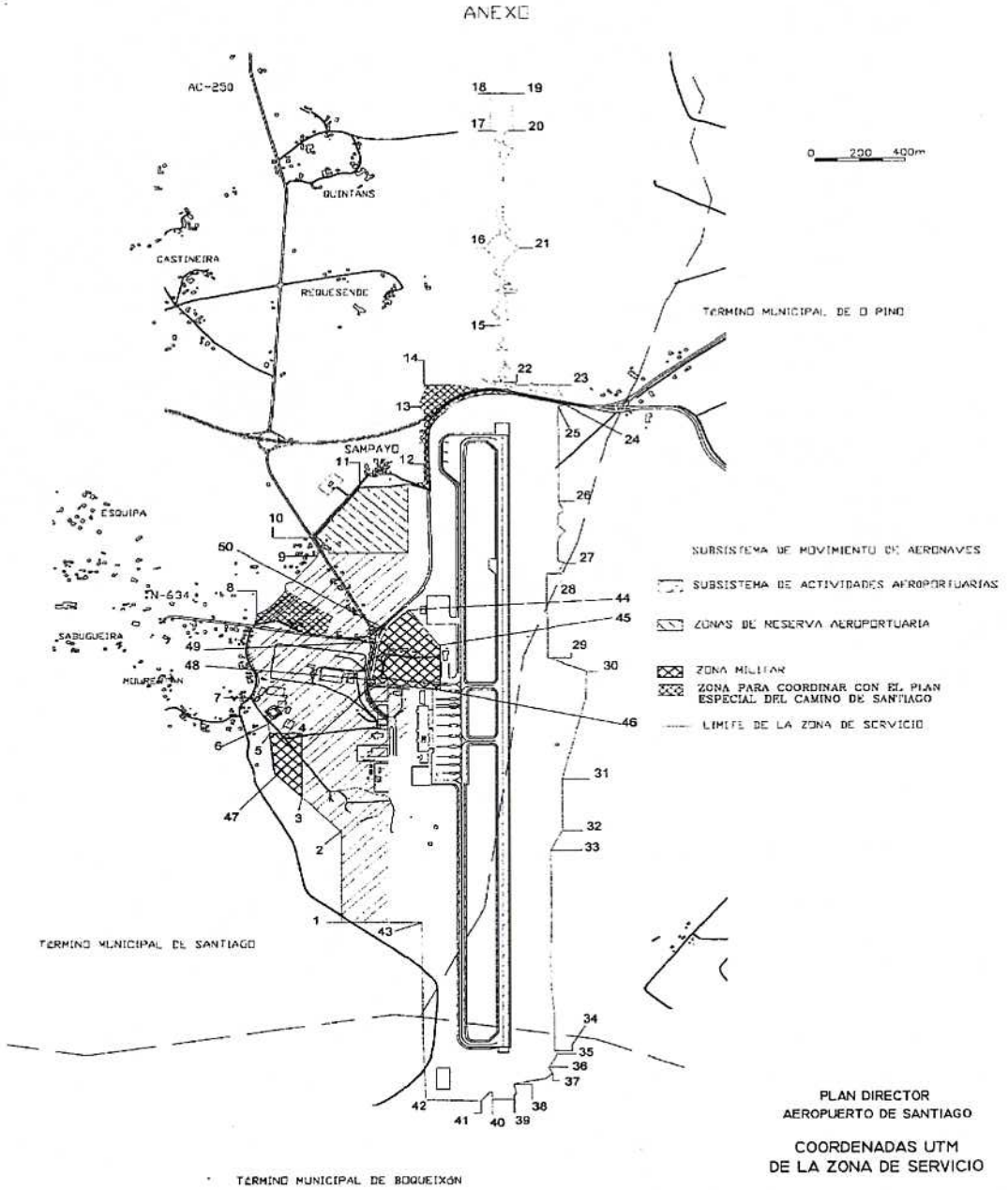




BOE núm. 220

Jueves 13 septiembre 2001

34501



34502

Jueves 13 septiembre 2001

BOE núm. 220

Coordenadas UTM del Sistema General Aeroportuario

Aeropuerto de Santiago

1	X	547357
	Y	4748351
2	X	547240
	Y	4749212
3	X	547053
	Y	4749342
4	X	546968
	Y	4749686
5	X	546816
	Y	4749648
6	X	546797
	Y	4749687
7	X	546690
	Y	4749798
8	X	546601
	Y	4750225
9	X	546788
	Y	4750588
10	X	546753
	Y	4750676
11	X	546883
	Y	4750980
12	X	547167
	Y	4751075
13	X	547046
	Y	4751451
14	X	547043
	Y	4751569
15	X	547289
	Y	4751952
16	X	547125
	Y	4752326
17	X	547007
	Y	4752930
18	X	546959
	Y	4753121
19	X	547057
	Y	4753144
20	X	547108
	Y	4752956
21	X	547276
	Y	4752367
22	X	547372
	Y	44751671
23	X	547611
	Y	4751617
24	X	547669
	Y	4751617
25	X	547638
	Y	4751602
26	X	547760
	Y	4751125
27	X	547864
	Y	44750818
28	X	547801
	Y	4750744
29	X	547914
	Y	4750315

30	X	548097
	Y	4750289
31	X	548129
	Y	4749716
32	X	548197
	Y	4749458
33	X	548170
	Y	4749344
34	X	548442
	Y	4748331
35	X	548459
	Y	4748318
36	X	548438
	Y	4748242
37	X	548461
	Y	4748214
38	X	548309
	Y	4748116
39	X	548328
	Y	4748040
40	X	548233
	Y	4748016
41	X	548186
	Y	4747995
42	X	547948
	Y	4747943
43	X	547702
	Y	4748838
44	X	547801
	Y	4750279
45	X	547436
	Y	4750260
46	X	547491
	Y	4750037
47	X	547205
	Y	4750008
48	X	547187
	Y	4750020
49	X	547171
	Y	4750215
50	X	547182
	Y	4750412

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**17399** RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de los proyectos -Terminación del muelle número 2 en la ampliación del puerto de Bilbao en el abra exterior- y -Muelle número 3 en la ampliación del puerto de Bilbao en el abra exterior-, de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa





## 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 Santiago, tanto las establecidas en el Real Decreto 799/1991, de 10 de mayo, 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 octubre de 1932, un grupo de aficionados a la aeronáutica decide constituir en Santiago de Compostela un aeroclub. El 28 de diciembre se nombra la primera junta directiva que dos años más tarde selecciona los terrenos para la instalación de un aeródromo en la zona denominada Crucero Bonito, en el municipio de Lavacolla.

Las primeras obras, a principios de 1935, suponen la explanación y compactación de tres zonas de aterrizaje, formando un triángulo de pistas de dimensiones 1.100 por 200 metros, 950 por 150 metros y 600 por 125 metros.

A pesar del carácter militar que adquiere el aeródromo de Lavacolla al iniciarse la guerra civil, en febrero de 1937 se crea el Patronato del Aeropuerto, que asume el compromiso de fomentar el establecimiento de una línea aérea en la ciudad. Los servicios comerciales regulares se inician el 27 de septiembre de 1937, con la línea aérea Santiago-Salamanca-Valladolid-Zaragoza.

La apertura provisional al tráfico civil nacional e internacional y de escalas técnicas de tráfico comercial se produce el 30 de junio de 1947. Un sencillo barracón de madera sirve a los viajeros de protección contra las inclemencias del tiempo.

En el verano de 1948, se inician las obras de asfaltado de la pista norte-sur. La pista de rodadura y el estacionamiento se construyen entre 1953 y 1954, al tiempo que se levanta un centro de emisores y se instala un radiofaro omnidireccional para la mejora de las ayudas a la navegación.

En 1958, se pone en servicio el balizamiento del aeropuerto y se instala un localizador portátil de ILS en la cabecera 35 y una radiobaliza en la 17. La central eléctrica se construye en la primavera de ese año. En 1961 se instala un equipo VOR.

En el trienio 1964-1967, se realiza la ampliación de la pista 36/18, se instala un ILS, se construye el parque contra incendios, se mejora y amplía la calle de rodadura y el estacionamiento y se construye una nueva torre de control y un nuevo edificio terminal de pasajeros.





**Ilustración 1.1.- Torre de Control y Plataforma del Aeropuerto de Santiago**



En 1981, se construye un terminal de carga, ampliada dos años después. En 1982 se establece el servicio de aduanas para el despacho de viajeros y equipajes, que más tarde se amplía a las mercancías de exportación e importación.

El terminal de pasajeros, construido en 1969, se amplió en varias ocasiones.

**Ilustración 1.2.- Edificio Terminal del Aeropuerto de Santiago**



En 1993, se le dotó asimismo de un ILS Cat II/III con el que se permite operar a los aviones en condiciones de baja visibilidad y reducir así significativamente los desvíos y cancelaciones producidos por condiciones meteorológicas adversas (niebla y nubes bajas).

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

