

Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián

Código EPD 012.100

1. Antecedentes



Contenidos

1. Antecedentes	1.1
1.1. El Plan Director	1.3
1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián	1.5
1.3. Marco Legal Existente.....	1.15
1.4. Reseña histórica del Aeropuerto.....	1.23

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.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del Aeropuerto son:

- Subsistema de Movimiento de Aeronaves:

Zona de Maniobras: pista de vuelo y calles de rodaje.

Zona de Estacionamiento: plataforma comercial y de Aviación General de aeronaves.

- Subsistema de Actividades Aeroportuarias:

Zona de Pasajeros:

Área de Accesos: integrada por los viarios que comunican el Aeropuerto con la Red de Carreteras de Interés General del Estado.

Área de Aparcamiento

Edificio Terminal de Pasajeros

Área de Servicios al Pasajero



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián

Código EPD 012.100

Zona de Carga

Zona de Apoyo a la Aeronave (o Industrial Aeronáutica)

Zona de Servicio

Zona de Aviación General

Zona de Abastecimiento

Otras instalaciones

Viales interiores

- Zona de Reserva Aeroportuaria: espacio que garantiza el desarrollo y expansión del aeropuerto, permitiendo dentro de la zona la inclusión de nuevas actividades o la ampliación de las existentes de modo tanto puntual como integral.

A su vez, 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.

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 San Sebastián

El objeto de este nuevo Plan Director es delimitar la Zona de Servicio del Aeropuerto de San Sebastián, 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 San Sebastián 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 años.

La Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados aprobó, con fecha 23 de junio de 2004, una Proposición no de Ley incluida en páginas posteriores por la que insta al Gobierno a la modificación, de acuerdo con la Instituciones competentes, del Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia, para que, renunciando a la ampliación de la pista, mantenga y acometa todas aquellas medidas dirigidas a incrementar la seguridad y la modernización de las instalaciones.



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián

Código EPD 012.100

En las páginas siguientes se recogen tanto la resolución de la Comisión como las actas de la sesión anteriormente citada.

Propuesta sobre retirada del Plan Director de ampliación del Aeropuerto de San Sebastián.

Acta de la Mesa del Congreso de 23 de junio de 2004

CONGRESO

23 DE JUNIO DE 2004.—NÚM. 54

Nosotros, señor presidente, señores y señoras diputados, hemos presentado una enmienda a la proposición no de ley presentada por Esquerra Republicana. Hemos creído que no era necesario presentarla a la de Convergència i Unió, porque en ella ya se fijaba un plazo de actuación, es decir, en la de Convergència i Unió ya se fijaba un plazo de tres meses para que se procediera a esas actuaciones de reordenación, de ampliación, de rediseño de los espacios y especialmente de dotar de mayor espacio interior a la estación de Sant Joan Despí, pero no así en la de Esquerra Republicana. Esto ha motivado que el Grupo Popular presentara una enmienda, sobre todo para fijar un plazo para que ese mandato político que emana de la Cámara, que emana del Parlamento al Gobierno, tuviera la seguridad de que iba a ser ejecutado en un tiempo determinado, dando satisfacción, respuesta a los ciudadanos de Sant Joan Despí. Se ha comentado por parte del portavoz de Esquerra Republicana y también por parte de la portavoz del Grupo Socialista que se ha llegado a una transacción con las dos proposiciones no de ley (se ha referido también el portavoz del grupo de Convergència i Unió) en el sentido de suavizar la enmienda presentada por el Grupo Socialista. De ello nos alegramos porque sinceramente presentar una enmienda diciendo que el Gobierno va a procurar conciliar comodidad con mantenimiento de un edificio protegido, si me lo permiten, señorías, era una sinfonía morisca para canto y piano que en ningún caso hubiera podido recibir el apoyo del Grupo Popular. Mejora notablemente la situación con esta transacción, a pesar de que seguimos sin tener un plazo concreto; hubiéramos preferido desde el Grupo Popular fijación de plazo, pero en cualquier caso daremos nuestro apoyo a la redacción de esta transacción, a la que entendemos a pesar de que no hemos sido mencionados, que está sumada la propuesta del Grupo Popular en la medida que hemos conseguido una mayor concreción en lo que va a ser la votación definitiva que se va a producir en esta Comisión. En cualquier caso el Grupo Popular va a estar vigilante para que ese plazo de tiempo no exceda de los tres meses que nosotros creíamos que era un plazo de tiempo suficiente para llevar a cabo esas obras de ampliación, esas actuaciones de remodelación para dar una adecuada prestación del servicio público de ferrocarriles a una ciudad del cinturón de Barcelona, del Baix Llobregat tan importante como es Sant Joan Despí.

El señor PRESIDENTE: Les comunico a S.S.SS. (lo digo para que quede constancia) que su enmienda es a la proposición de Convergència i Unió, aunque creo que de la lectura de la misma la intervención de S.S. es correcta. Esta parece más dirigida a Esquerra, pero no lo es la que consta aquí. En cualquier caso es indiferente, puesto que de la intervención de los portavoces se deduce que lo que votaremos será la transacción.

¿Algún otro Grupo Parlamentario desea realizar alguna intervención? (Pausa.)

— **SOBRE RETIRADA DEL PLAN DIRECTOR DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN-HONDARRIBIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000018.)**

El señor PRESIDENTE: En consecuencia pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el punto 4, que consiste en la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre la retirada del Plan director de ampliación del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia.

Tiene la palabra para su defensa la portavoz de este grupo, la señora Lasagabaster.

La señora LASAGABASTER OLAZÁBAL: Traigo a esta Comisión una iniciativa que ya fue objeto de un debate en la pasada legislatura el 20 de noviembre del 2002; un debate de una iniciativa que también presentó esta diputada, pero que también había sido acumulada a otras dos iniciativas, tanto del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), como del Grupo Socialista, cuyas peticiones básicamente eran las mismas: la retirada del Plan director del aeropuerto de Donostia-Hondarribia. Les quiero centrar la cuestión porque es evidente que este tema ha generado un gran debate no sólo desde luego social, me atrevo a decir también institucional y por supuesto mediático. ¿Cuál es el problema, cuál es la situación y por qué pedimos esa cuestión, la retirada de este Plan director? Por una razón muy clara. El Plan director elaborado por el ente público AENA evidentemente trata de conseguir mejorar —es indudable—, modernizar y dotar de seguridad a un aeropuerto del cual estamos hablando. Entre esas cuestiones está el objetivo, por ejemplo, de la modernización de aspectos y cuestiones que afectan al edificio de la terminal (hay que realizar muchas modificaciones y muchas mejoras); también afecta a la mejora y a la eficacia del aparcamiento de vehículos de ese aeropuerto, además de otra serie de cuestiones; pero hay un tema que es el que realmente ha llevado a esta polémica y a este debate, que es la llamada ampliación de la pista. Me explicaré.

Según las normas de la OACI, la Organización Internacional de Aviación Civil, para que dentro de una serie de años, para el año 2008 si no recuerdo mal, para que determinadas aeronaves, por ejemplo MD88 Airbus320, que amiten más de 100 pasajeros, puedan operar en un aeropuerto se requerirá una determinada franja de seguridad, es más amplia que la que hoy pueda estar recogida en esa normativa. Eso suponía para dentro de una serie de años (desde luego no ahora, hay que dejarlo claro, no ahora, ya que esta normativa no afecta para nada a la situación actual), que para determinadas aeronaves como las que he citado, se requeriría esa amplia-



ción de la pista. Parto también de una premisa, que el aeropuerto de Donostia, el aeropuerto de San Sebastián, es una infraestructura básica para el territorio histórico de Guipúzcoa, pero evidentemente también tiene que ser viable, tiene que ser segura y se tiene que compaginar en sus usos y utilizaciones con lo que es la combinación de otros transportes y de otra serie de instalaciones aeroportuarias que existen en el entorno; digo el entorno porque no solamente me refiero a la Comunidad Autónoma del País Vasco, sino también, por ejemplo, a Iparralde, a la parte del Estado francés con el aeropuerto de Biarritz y también a Iruña (Pamplona). Evidentemente es una infraestructura básica. Esa normativa de seguridad para la utilización de esas aeronaves (vuelvo a insistir, no para otras más pequeñas que pueden llegar hasta una capacidad de 100 pasajeros), requeriría que se ampliara la pista por la franja de seguridad, lo que supondría una ampliación en ambos sentidos, o al menos en un sentido. Ello lleva consigo unas afecciones importantísimas de todo orden, medioambientales; afecta a uno de los humedales protegidos importantes de la bahía de Txingudi; afecta —deben ser expropiados los terrenos— a viviendas que están en esos terrenos, más de 200 viviendas de ciudadanos que allí habitan, más de 19 locales, establecimientos industriales, alrededor de 20 locales comerciales; afecta a un núcleo viario importantísimo que es la conexión con la frontera y con la N-1, la carretera hacia San Sebastián y por supuesto hacia la N-1; afecta también a lo que es el paso de una ría, la de Jaizubía, que debiera ser absolutamente cubierta. Es decir, tiene importantísimas afecciones que realmente tocan elementos sustanciales de todo orden: social, ambiental e institucional, porque esto afecta a distintas instituciones: al Ayuntamiento de Hondarribi, al Ayuntamiento de Iruñ, indirectamente al Ayuntamiento de San Sebastián, a la Diputación de Guipúzcoa en lo que se refiere a los transportes, al Gobierno vasco, porque también se vería afectado (no lo he dicho antes), un plan de viviendas oficiales de más de 300 viviendas. Todo esto lleva paralizado muchísimo tiempo porque realmente aquí hay un problema importantísimo.

El Gobierno del Partido Popular, las distintas instituciones como he dicho antes lo que hicieron fue hacer una contrapropuesta, es decir, estudiaron el tema y plantearon al Gobierno del Partido Popular, al Ministerio de Fomento, una contrapropuesta para, manteniendo esta infraestructura básica tratar de racionalizar el uso, ver exactamente cómo se podía utilizar sin esas afecciones y cuáles eran las necesidades que podía tener ese aeropuerto no solamente en el presente, sino en el futuro. En esa propuesta se realizaba una serie de aportaciones en las cuales se venía a decir que la utilización de aeronaves que son las que mayoritariamente en este momento se están utilizando, aeronaves con una capacidad de 100 pasajeros, era suficiente, no requería esa ampliación de la pista y podía dar servicio a un

radio de influencia, a un área de influencia de alrededor de 1.000 kilómetros; es decir, por supuesto bastante más de lo que en este momento está produciendo el uso de ese aeropuerto, que no llega ni tan siquiera a esas distancias. Por lo tanto, esa contrapropuesta era conjunta de todas las instituciones; conjunta no solamente son distintas instituciones, sino incluso de distintos partidos y mayorías de partidos diferentes que tienen la responsabilidad en las distintas instituciones. Esa contrapropuesta desde nuestra perspectiva —no quiero entrar en el pasado— no fue objeto de estudio, no hubo diálogo con las instituciones competentes, y esto es un grave problema. Como ven, les he descrito una realidad. Es una cuestión que está realmente en ese debate mediático, sobre todo social porque afecta a muchísimas personas, y sobre todo institucional porque están paralizados multitud de proyectos tanto urbanísticos como de transporte de distintas instituciones, y hay que darle la vuelta.

Nosotros proponíamos esa retirada porque las propias juntas generales del territorio histórico de Guipúzcoa el pasado 3 de mayo pedían también la retirada. No es cuestión baladí, por lo que nosotros pedíamos la retirada ya que realmente el núcleo central del problema estaba y sigue estando en la ampliación de la pista. Hemos tenido conversaciones, especialmente con el Grupo Socialista, al objeto de ver cómo podíamos sacar esta pretensión adelante y hemos llegado (lo suscito ya ahora para evidentemente no tener ninguna otra intervención) a una enmienda negociada, acordada, a la que esperamos que se pudieran unir otros grupos (desde luego me hubiera gustado también que pudieran estar otros grupos en esa enmienda, y es la voluntad de esta portavoz en esa enmienda transaccional), en la cual hay tres cuestiones claves desde nuestra perspectiva que recoge el espíritu de lo que nosotros pretendíamos con esta iniciativa. Primero, que aquellas modificaciones que sean necesarias, urgentes (además, así lo entienden también las propias instituciones competentes que inciden en esta cuestión), por ejemplo, el tema del aparcamiento de vehículos, las mejoras en el edificio terminal —siempre en colaboración con las instituciones competentes—, se acometan de manera rápida. En lo que se refiere a la ampliación de la pista deseamos que no se realice, porque hay soluciones, combinando lo que puede ser en el futuro las distintas instalaciones aeroportuarias. Aquí sí comparto las reflexiones del portavoz del Grupo Nacionalista Vasco (EAJ-PNV), explicadas en su enmienda sobre hacer un estudio de la racionalidad y de la eficacia de las distintas infraestructuras aeroportuarias en una amplia zona viendo también lo que puede pasar en el futuro. Esperemos que, pronto con infraestructuras ferroviarias modernizadas, no solamente las actuales sino otras nuevas como por ejemplo puede ser el tren de alta velocidad, realmente la ampliación de la pista no se haga. Estas son las dos cuestiones importantísimas, y la tercera es que se man-

CONGRESO

23 DE JUNIO DE 2004.—NÚM. 54

tenga la infraestructura dentro de los parámetros de modernidad, eficacia, racionalidad y seguridad. Esta es la enmienda y el acuerdo al que hemos llegado. Algunas de las reflexiones, como decía antes, de otra enmienda pudieran ser perfectamente asumibles en este acuerdo. Por tanto la planteamos a esta Comisión como elemento urgente ya, porque realmente esta ha sido una cuestión muy polémica, que ha afectado a muchísimas personas, a muchísimas instituciones, que paraliza otros muchos proyectos y a la que debemos dar una salida rápida, siempre en colaboración con los responsables políticos de las instituciones que tienen que realizar este tema con diálogo y con salidas y con soluciones, para que puedan resolver los problemas que al día de hoy existen.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Mixto. Para la defensa de sus enmiendas tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **BELOKI GUERRA**: La historia del Plan director del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia constituye al entender de este grupo un ejemplo más de una forma de actuación a la que por desgracia nos ha tenido excesivamente acostumbrados la Administración central, más como norma general que como excepción, especialmente en los campos de su competencia y responsabilidad, como es el tema aeroportuario. Es la historia de quien se ha atribuido, con razón la competencia exclusiva de un determinado campo —insisto que en este caso en la gestión aeroportuaria—, y entiende que esta competencia hay que ejercitarla en soledad, en perfecta soledad, al margen de las opiniones del resto de las instituciones, muy a pesar del interés y de la opinión que éstas le hayan podido demostrar y mostrar repetidas veces de querer concertar algo con ella. Es la historia de quien ha hecho gala de que él no tiene por qué pactar nada con nadie, sino hacer lo que él o ella estime, sin tener siquiera que dialogar. Es la historia de quien, amparándose en esa competencia que es suya, entiende que no hay que contrastar ni ideas, ni datos, ni por supuesto propuestas alternativas. Es la historia del aquí mando yo, aquí se hace lo que yo diga, porque es mi competencia. Así se hizo el Plan director, así está hecho el Plan director.

Consecuentemente la historia del Plan director es la historia de un desencuentro permanente, del no encuentro entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno vasco, la Diputación Foral de Guipúzcoa y los ayuntamientos de Irún y Fuenterrabía, instituciones que, sin embargo, como pueden ustedes imaginar, estaban y están altamente afectadas e interesadas en el presente y futuro de este aeropuerto. Ha sido así por parte de estas instituciones la historia de un reclamo permanente del Minis-

terio de Fomento de sentarse a analizar conjuntamente el futuro del aeropuerto. La gravedad de esta historia de desencuentros no se limita en todo caso al hecho mismo de la falta de una interlocución interadministrativa, nunca recomendable a nuestro entender; al desencuentro en las formas también se ha unido el desencuentro en los fondos. Ocurre muy a menudo que los desencuentros en forma constituyen también un cierto desencuentro en el fondo, desencuentro entre quien ejerciendo su autoridad hace un planteamiento y no quiere escuchar los planteamientos de los demás, por si estos tuvieran algún punto de razón. Consecuentemente, el Plan director del aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía está hecho con planteamientos no debidamente contrastados y analizados. Esas fueron las sensaciones que prevalecieron en las instituciones vascas, públicas y privadas, y en la ciudadanía vasca, guipuzcoana muy especialmente, cuando se tuvo conocimiento de la aprobación por el Ministerio de Fomento el año 2001 del Plan director del aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía. ¿De dónde extraña el Ministerio de Fomento las previsiones de tráfico que figuraban y soportaban el plan? ¿De dónde de 7.972 naves que operaban en el año 2001 iba a pasarse en el 2015 a 12.758 naves? ¿De dónde de 281.000 pasajeros se iba a pasar a 632.000 y pico pasajeros, por poner sólo un ejemplo? ¿Había considerado el Ministerio de Fomento la perspectiva temporal del propio plan, porque habla del año 2015, los efectos que en orden a dicho tráfico de pasajeros iba a tener, por ejemplo, el tren de alta velocidad, o no se contemplaba este hecho? ¿Había analizado, considerado siquiera la existencia de otros planteamientos, como sin embargo estaban siendo estudiados en el marco del proyecto del llamado de la eurociudad vasca Bayona-San Sebastián, y que todavía la pasada semana hacía público un estudio, en el que se está trabajando, de tomar en consideración a la hora de definir el porvenir, el futuro del aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía tener también en consideración que a muy pocos kilómetros hay muchos otros aeropuertos, entre ellos el de Biarritz-Palma?

El análisis conjunto de todos esos datos y factores unidos a la necesidad del cumplimiento de las normas y recomendaciones de la OACI avalaban la conclusión del plan, según la cual había que prolongar la pista del aeropuerto a costa incluso del derribo de 223 viviendas, 19 empresas, 22 comercios y también de la imposibilidad de la ejecución de determinadas infraestructuras previstas por la Diputación Foral de Guipúzcoa. Son preguntas y más preguntas que los ciudadanos de Guipúzcoa, del País Vasco y también del área urbana que va desde San Sebastián hasta Bayona se estaban y siguen haciéndose, pero no tienen respuesta hoy todavía. Hemos llegado al día de hoy en el desencuentro con un Ministerio de Fomento actuando por su lado y, a su entender, sin la menor atención siquiera, ni siquiera cortésmente, a las autoridades vascas, generan-



do como siempre ocurre en estos casos incertidumbres y desasosiegos entre los ciudadanos. La pregunta hoy es: ¿Es posible rehacer este camino? Nosotros creemos que sí, pero ello requiere determinados tipos de actuaciones que paso a enumerar y que son las que recoge nuestra enmienda.

Por un lado, efectivamente es necesario paralizar inmediatamente, nosotros creemos que por un periodo temporal que nunca debe sobrepasar los seis meses, todas aquellas acciones encaminadas a la ampliación de la pista. Eso es absolutamente necesario. En segundo lugar, deben continuarse los trabajos y obras previstos en el propio plan para el subsistema de actividades aeroportuarias, inversiones que llegan con retraso, y no es cuestión que retrasemos todavía más, esas inversiones tienen que seguir. En tercer lugar, sin embargo, no es menos necesario hacer de una vez el trabajo que no se hizo y hacerlo de la forma en la que no se hizo, debatiendo a fondo el futuro del aeropuerto de Fuenterrabía en un contexto que necesariamente es bastante más complejo que el que considera el Plan director de dicho aeropuerto, y que nosotros definimos en los siguientes términos. En primer lugar, es necesario proceder a una revisión de las previsiones de tráfico de dicho aeropuerto, siempre actuando en el horizonte temporal que contempla el propio plan, teniendo en cuenta asimismo el conjunto de las infraestructuras de transporte de viajeros, muy especialmente las infraestructuras ferroviarias y aéreas, las que hoy existen o que se prevé que vayan a existir en el horizonte temporal del plan. También se ha de tener en cuenta no sólo a los ciudadanos guipuzcoanos o, si quiere, a los del entorno más inmediato del aeropuerto, sino al conjunto de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a la Comunidad Foral de Navarra y al área que se contempla en el proyecto de la eurociudad vasca Bayona-San Sebastián, o, si se quiere, en términos generales, del departamento de los Pirineos atlánticos. Ellos son usuarios también de este aeropuerto, como nosotros somos también usuarios para determinados vuelos del aeropuerto de Biarritz-Palma. Es necesario asimismo proceder a una revisión o a un análisis compartido de las condiciones técnicas actuales y posibles de dicho aeropuerto y las consecuencias que de ella se derivan hacia las aeronaves que hoy operan o las que pueden operar también en el futuro de este aeropuerto, siempre (para nosotros no hay la menor duda), cumpliendo las normas y recomendaciones de la OACI. En tercer lugar es necesario proceder después de estos estudios a una evaluación económica y social de distintas posibles hipótesis de trabajo que pueden establecerse para el aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía, y que permita tomar definitivamente algún tipo de decisiones, por ejemplo, sobre si es o no necesario proceder a la ampliación de la pista, si en caso de proceder a una ampliación de la pista es necesario, no hay más alternativa que proceder en los términos que figuran en el Plan director, o si caben otros

términos; todo ello teniendo en cuenta que es necesario tomar estas decisiones en función sobre todo no tanto de infraestructuras, sino de los viajeros y de los ciudadanos que se mueven en esa área, y a los que tenemos que garantizar en la perspectiva de los años próximos, del futuro inmediato y a medio plazo unos mejores servicios de transporte de viajeros, que en su caso serán los aeropuertos.

Entendemos nosotros —esa es la razón de haber presentado nuestra enmienda— que este no es momento para presentar propuestas excesivamente genéricas ya que el Plan director del aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía se ha planteado en los términos de lo tomas o lo dejas, siendo evidente que no coincidimos con ese planteamiento. Habiendo tenido un escarminamiento grande a la hora de las infraestructuras en general hay que rehacer a fondo el Plan director con otros planteamientos distintos a los que en su día se hizo, completándolo cuando menos (eso siempre hay que hacerlo) teniendo en cuenta a las administraciones que son en algunos casos inmediatamente afectadas por este tema y más o menos inmediatamente afectadas también por el futuro de este aeropuerto. Esa es la razón de ser de nuestra enmienda que, insistimos, no es que vaya en contra de la inicialmente presentada, pero creemos insuficiente. En absoluto nos parece que en este momento el Ministerio de Fomento tras esta enmienda vaya a adoptar las decisiones que son necesarias en virtud de la historia que he contado, y de ahí que estimamos necesario que se precisen las cosas en los términos en que acabo de hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Azpiroz.

El señor **AZPIROZ VILLAR**: Efectivamente, como ya se expuesto, se trata de una cuestión largamente debatida. La intervención de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra en algunos aspectos me hacen evitar menciones a la misma, pero indudablemente, pese a que yo tenía la voluntad inequívoca de apoyar una infraestructura cara al futuro, estoy en la obligación de hacer alguna apostilla en relación con la historia del aeropuerto. En este sentido he de decir dos cosas.

Evidentemente cuando se trata de talentos o de diálogos, de hablar, de acordar, de reunirse, de tener en cuenta la subjetiva apreciación de estos términos creo que es moneda corriente al día de hoy; cada uno es muy libre de la percepción que pueda tener a este respecto. En el procedimiento de un Plan director de infraestructuras como es el del aeropuerto de San Sebastián-Fuenterrabía se respetó entre otras cosas la legalidad vigente que prevé un que es el mecanismo de alegación, por lo tanto, las administraciones implicadas y afectadas en dicho plan tuvieron la oportunidad en periodo legal de

CONGRESO

23 DE JUNIO DE 2004.—NÚM. 54

hacer las manifestaciones que al respecto les parecieran oportunas. La Diputación Foral de Guipúzcoa no hizo ninguna, el Ayuntamiento de Irún, afectado, no hizo ninguna, el Ayuntamiento de Hondarribia-Fuenterrabía alegó y se opuso y la consejería competente del Gobierno vasco no opuso ninguna cuestión técnica al Plan director de infraestructuras. Posteriormente es verdad que se organizó una discrepancia pública, en la cual el partido al que me honro en representar, Partido Popular, ha mantenido una actitud que puede compararse o no pero clara; una actitud que hasta el momento se ha fundado en algo en lo que yo desde luego soy incapaz de hacer una valoración, que es en los datos que los técnicos nos ponían encima de la mesa. La visión del Grupo Popular ha sido políticamente el mantenimiento como prioridad de una infraestructura en Guipúzcoa como lo es el aeropuerto de Fuenterrabía, pero a su vez con el obligado cumplimiento en este caso de las normativas que se imponían desde la Asociación Internacional de Aviación Civil en cuanto a la seguridad de los vuelos, y parece que hasta el 2008 no se va a hacer efectiva tal imposición. Nuestra cuestión fue ver si cabía una alternativa a la prolongación de la pista; los técnicos en un principio estimaron que no. Sí cabía a su vez una alternativa: con una pista minorada hagamos que sean operativas unas aeronaves de menor dimensión, que son las que legalmente podrían reunir esos requisitos. Según se nos informó, porque este fue un planteamiento que desde alguna institución se hizo, el ministerio nos vino a decir que no encontraban alternativa a esa posición, que no había viabilidad, que no había interés económico en las compañías y que había problemas en los (perdóneme si no lo digo bien), creo que son, *slots* o aparcamientos en las pistas de aterrizaje y especialmente en la de Madrid. Los donostiaras y los guipuzcoanos, sobre todo del área de San Sebastián a la frontera y de la parte francesa, del otro lado también, sabemos bien que para algunos, por ejemplo, los diputados, el aeropuerto de Fuenterrabía es un aeropuerto de destino a Madrid. Madrid no es el aeropuerto tampoco de destino de todos los viajeros, sino que es un aeropuerto medial; el que va a Colombia va vía San Sebastián-Madrid, es decir, San Sebastián-Colombia pasando por Madrid, o el que va a Málaga o el que va a las islas Canarias. Esa es una realidad que también está ahí.

Nuestra preocupación ha sido siempre preservar la infraestructura sin perjuicio de que pueda haber proyecciones de carácter estrictamente técnico que apunten a una posible evolución en los tráficos, que en virtud de otras circunstancias se pueden o no producir. Hoy aquí se ha planteado una iniciativa de Eusko Alkartasuna, coherente con lo que políticamente siempre ha planteado, que nosotros no compartimos y por eso hemos formulado una enmienda. Nosotros entendemos, y nos gustaría equivocarnos, lo digo con entera claridad, que si no se produce una ampliación de la

pista o no se busca técnicamente una solución que nosotros hasta el momento no hemos hallado cuando teníamos una responsabilidad de gobierno, y ojalá alguien la encuentre, la no operatividad de aeronaves de más de 100 pasajeros va a conducir no hoy, pero al año 2008 llegará, en un futuro no muy largo, a la práctica desaparición de la infraestructura aeroportuaria, de los empleos directos e indirectos, a la desaparición de la actividad económica, de la actividad ferial y de la actividad vinculada a agencias de viajes, a empresarios, etcétera, que tiene esta infraestructura. Se ha dicho hoy que caben otras alternativas; obviamente a casi todo en la vida le caben otras alternativas. También es verdad que alguna de ellas se ha practicado, y lo tengo que señalar. Hubo un tiempo en que se apostó decididamente en términos políticos por que el aeropuerto de San Sebastián fuera Biarritz, y llegó a haber vuelos oficiales Biarritz-Madrid. Hoy en día hay una parte de la población que vuela —lo sabemos bien los que hemos intervenido— son franceses; no prosperó, no cuajó por la circunstancia que fuera, que yo soy incapaz de determinar (no sé si por la distancia, por el costo de autopista porque al final era un aeropuerto diferente), pero la realidad es que no cuajó y al final el aeropuerto de Fuenterrabía tras diversas vicisitudes de hace unos años empezó a retomar el pulso y el crecimiento en su transporte de viajeros. Lo que nosotros desde esta perspectiva decimos es que, ante la formulación política de no ampliación de la pista, que se va a traducir al final en una caducidad de la infraestructura, por lo menos si hay alguna solución —aquí se dice soluciones, pero nadie concreta en qué—, se ponga encima de la mesa, se analice. Insisto, a lo mejor nosotros somos muy inútiles y no hemos tenido la capacidad en otros momentos de encontrarla, y estaremos encantados de que haya alguien que tenga el vellocino de oro, el toisón y que tenga la llave para dar una solución a este problema, estaremos encantados. Con todo respeto, no nos parece que en términos políticos la solución más adecuada pase ineludiblemente por decir que se retira el desarrollo del Plan director y la ampliación de la pista. En este sentido además he solicitado en cuatro preguntas por escrito el criterio del Gobierno sobre esta cuestión y también a la que afecta a los demás directamente concernidos como son los propietarios de viviendas, como son los empresarios allí ubicados, que evidentemente deben salir del *impasse*, y si acaban siendo objeto de una expropiación tienen que tener realmente un proceso ágil, rápido y compensaciones reales y justas. Nosotros planteamos una serie de cuestiones, y se nos dijo con respecto al Plan director del aeropuerto de San Sebastián y fundamentalmente en lo relacionado con la ampliación de su pista de vuelo, este Gobierno tiene previsto estudiar su viabilidad, es decir, el Gobierno socialista actual, de acuerdo con las instituciones implicadas. Y añade: Estaríamos dispuestos a analizar detenidamente, como usted ha pedido, las objeciones plan-



teadas. La respuesta única que se me ha dado con este denominador común a cuatro preguntas escritas es del 10 de junio del año 2004. Sin embargo, en fecha 18 de junio, ocho días después por tanto, en nota de prensa del Ministerio de Fomento, de su oficina de información, se nos dice que el Ministerio de Fomento ha decidido suspender el proceso de expropiación de terrenos iniciado en el aeropuerto de San Sebastián, que en la actualidad se encontraba en la fase de ocupación y determinación del justiprecio. La actuación más significativa que justificaba esta expropiación era la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Con motivo del desplazamiento temporal de esta actuación más allá del año 2008 se ha procedido a la suspensión del proceso de expropiación. Y añade: En estos momentos no está previsto iniciar ningún otro proceso de expropiación en este aeropuerto en relación con las demás actuaciones contempladas en el Plan director. Ahora, consecutivo o no con la primera respuesta pero sí con esta nota del ministerio, en una enmienda que suscribe el grupo mayoritario de la Cámara, el grupo que sustenta al Gobierno, el Grupo Socialista, plantean que no haya una prolongación de la pista. Nosotros íbamos a perder la votación, pero nos gustaría que los guipuzcoanos no pierdan la infraestructura. Si van a llevar adelante este punto y no van a acceder a la enmienda que hemos formulado, en la cual éramos conscientes de las dificultades pero planteamos que hicieran ustedes lo que les pareciese oportuno, reuniéndose con todos los afectados, para ver si cabe la posibilidad de limitar o reducir los requerimientos que el Plan director tenía en orden a la ampliación de la pista, minimizando los impactos a que han aludido los intervinientes anteriores, tendrán que decirnos qué soluciones hay o si simplemente nos vamos a contentar con que finalmente se diluya en el tiempo, dentro de no muchos años, una infraestructura que desde el Partido Popular de Guipúzcoa y desde el Partido Popular de España es prioritaria para todos los guipuzcoanos.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda transaccional firmada por el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Unzu.

La señora **UNZALU PÉREZ DE EULATE**: En primer lugar quiero señalar que el Grupo Socialista apuesta por la defensa de esta infraestructura como básica y estratégica para el territorio de Guipúzcoa pero y que tiene que comprenderse dentro de un desarrollo ordenado del territorio; tiene que ser un desarrollo que aúne las necesidades de movilidad ciudadana con las redes de transporte por carretera con el sistema ferroviario y con el sistema aeroportuario. Yo hago referencia muy somera a dos elementos que confluyen en un territorio tan pequeño como es Euskadi. Estamos hablando en un radio de 80 kilómetros de

cinco aeropuertos y estamos con otro elemento encima de la mesa, que a juicio del Grupo Socialista es importantísimo, como puede ser el desbloqueo de la Y vasca. Un tema de transporte hay que verlo en su conjunto.

El tema que nos trae aquí es el Plan director que, como ya se ha dicho, ha sido ampliamente debatido en las distintas instituciones afectadas. En estas instituciones ha habido un posicionamiento claro en contra; se han posicionado en contra las juntas generales de Guipúzcoa, se ha posicionado en contra el Gobierno vasco e incluso en esta Cámara se debatió en el año 2002 una propuesta en la cual se logró un acuerdo del Grupo Nacionalista Vasco, de Eusko Alkartasuna y del Grupo Socialista que no prosperó por la oposición del Grupo Popular. Además de todas estas cosas, como ya se ha citado, en este plan director confluye otro elemento, que es un plan fuertemente contestado por los vecinos de Hondarribia e Irún directamente afectados. Aunque repita argumentos que ya se han expuesto, me parece necesario hacerlo para de nuevo intentar conseguir el máximo consenso en esta materia para obtener el mayor beneficio para el territorio de Guipúzcoa.

Cuando analizamos el Plan director éste se basa en dos motivos. Uno de ellos es el previsible crecimiento del tráfico. Con los estudios que hace en su momento AENA toma la decisión de la ampliación de la pista. Esta ampliación de la pista, que son 200 metros para que se pueda ajustar a la normativa de la OACI, Organización Internacional de Aviación Civil, conlleva dos cosas: una, que posibilita el aterrizaje de aviones de más de 50 pasajeros pero tiene una serie de consecuencias en las que hay que insistir, aunque ya se han dicho. Esta actuación de incremento de prolongación de la pista supone pasar la pista y su franja de seguridad sobre la ría de Jaizubia, lo que imposibilita la recuperación de un humedal tan importante como el de la bahía de Txingudi, pero además de esto significa la destrucción y el derribo de 223 viviendas, 22 comercios, 19 pabellones industriales, es decir, estamos hablando de la desaparición de un barrio entero, el barrio de Mendelu. Afecta a otras infraestructuras como al desdoblamiento de la N-1 y a la conexión entre Hondarribia e Irún, así como —otra cosa que se ha comentado aquí—, importantes operaciones urbanísticas que están llevando a cabo los ayuntamientos de Hondarribia e Irún que afectan sobre todo a un tema de vivienda. Nosotros, los socialistas, consideramos que estos datos ya son suficientes para afirmar que existe una evidente desproporción entre las gravísimas afecciones que una ampliación como la propuesta supone frente a los supuestos beneficios. Hacemos esta afirmación porque esto no implica —ahora voy a entrar en ese tema— el que caduque el aeropuerto, el que el aeropuerto deje de tener vida. Yo quiero aportar otro dato nuevo, respecto a esa primera razón en la que se basaba el Plan director, que era el previsible incremento de los viajeros. Este fue uno de los pilares básicos que tuvo en cuenta el



CONGRESO

23 DE JUNIO DE 2004.—NÚM. 54

Plan director. Es más, el Plan director hizo un análisis del número de viajeros hasta el año 2000, por lo tanto, hizo una prospección y llegó a la conclusión que en el periodo de seis años el crecimiento medio sostenido iba a ser de un 8,8. Como consecuencia de ello se necesita otro tipo de aeropuerto para atender a las necesidades. Vamos a la realidad de los datos. Si bien comparto que hasta el 2000 el número de viajeros tuvo un incremento superior a la media de otros territorios, si analizamos los datos desde el 2000 que se cifran en 283.000 viajeros, lo que nos encontramos, en vez de este crecimiento sostenido del 8,8, es que el número de viajeros ha descendido. Así por ejemplo tenemos en el año 2001, 281.000 (baja 2.000 viajeros); en el año 2002, 271.000 (vuelve a bajar el número de viajeros), para alcanzar en el año 2003 la misma cifra de la que partíamos en el 2002. Esto nos debe llevar a una reflexión respecto a esa razón que sustentaba el Plan director. Al hilo de esta argumentación, en relación con lo que planteaba el señor Beloki, evidentemente las previsiones siempre suscitan dudas y no siempre ocurre que se ajusten a la realidad.

Señor Beloki, mi grupo, el Grupo Socialista tiene una postura firme y clara en contra de la ampliación porque, si bien como le decía estas previsiones contienen dudas, lo que no contiene ninguna duda son las afecciones que provoca sobre el territorio (que provoca en los vecinos, que provoca en la sociedad, que provoca en planes urbanísticos y que provoca en el desarrollo de núcleos importantes de Guipúzcoa). Esos son datos objetivos. Si me permite que insista, este plan que se aprobó en el año 2001 fue previamente debatido, y llevamos desde el 2001 hasta el 2004, tres años más, con todas las actuaciones paralizadas, con una situación que para los propietarios de las viviendas, comercios e industria es insostenible. Le insisto, estos datos sí son objetivos.

Hay otro elemento, señor Azpiroz, que le quisiera comentar. Usted ha dicho que no se ha puesto un proyecto que haga viable el aeropuerto de Hondarribia. Nosotros creemos que sí, que sí se ha puesto ese proyecto encima de la mesa y que además lo ha puesto el propio Gobierno vasco. El propio Gobierno vasco ha hecho dos cosas: adecuar la pista en este caso reduciéndola hasta 1.474 metros, incrementando las franjas de seguridad, por lo tanto, acogiéndose a la normativa de la Organización Internacional de Aviación Civil. El estudio determina —estudio realizado por una empresa de alta ingeniería evidentemente— que desde el aeropuerto de Donosti se puede operar tanto en un radio de 400 metros (no nos olvidemos que absorbe el 99 por ciento de los destinos que se producen desde Donosti), como en uno de 1.000 kilómetros aproximadamente con unos aviones con capacidad hasta de 100 pasajeros, lo que permitiría acceder desde el aeropuerto de Donosti a los aeropuertos de las principales capitales europeas. Esto en cuanto a la primera razón. La segunda razón que expone el Plan director, y esto es lo que moti-

va nuestra enmienda transaccional, es que el edificio terminal necesita una serie de mejoras en todos los subsistemas que lo componen. Se necesita la ampliación del aparcamiento, la mejora de la gestión de la carga aérea o las mejoras en el abastecimiento energético y el incremento de medidas de seguridad. El Grupo Socialista está de acuerdo con esta parte del Plan director, por eso hemos llegado a una enmienda transaccional. De esas dos razones a una decimos que no y a otra que sí, y que se haga además lo más rápidamente posible.

Para terminar voy a hacer una referencia a la enmienda transaccional de la que me interesa destacar dos elementos: una, está dirigida a modernizar las instalaciones y, dos, nos parece un elemento cara al futuro importantísimo. Si modificamos el plan con este criterio que se ha puesto, se hará evidentemente de acuerdo con las instituciones competentes. No podemos hacerlo al margen de los estamentos que están afectados. Somos partidarios, como ya lo hemos venido diciendo, del diálogo y del consenso, y lo haremos con ellos, de tal forma que el aeropuerto sirva a las necesidades de la ciudadanía, teniendo la consideración de infraestructura fundamental para el desarrollo económico y social de Guipúzcoa.

El señor PRESIDENTE: Señora Lasagabaster, deduzco, como usted es firmante de la enmienda transaccional, que la que acepta usted es la transaccional y no la del Grupo Popular. En consecuencia, así constará a los efectos de la votación.

— RELATIVA A LA REVISIÓN DE PEAJES EN LA AUTOPISTA A-9. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000025.)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el punto 5, debate de la proposición no de ley relativa a la revisión de peaje en la autopista A-9, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa tiene la palabra su portavoz.

La señora FERNÁNDEZ DÁVILA: Seguramente la propuesta que hoy traemos no les resulta desconocido a muchas de las personas que componen esta Comisión, porque es una vieja reivindicación de los vecinos del área que está alrededor de la autopista o del tramo de autopista A-9, Vigo-Pontevedra, pero fundamentalmente de los más de 60.000 vecinos de la comarca de O Morrazo que tiene que utilizar este tramo de autopista y concretamente el puente de Rande, como prácticamente la única vía de comunicación con la ciudad de Vigo; una ciudad a la que necesariamente tienen que acudir no solamente por cuestiones laborales muy especialmente laborales porque parte de esa población trabaja en Vigo y sus alrededores, sino por cuestiones



Aprobación de la Proposición no de Ley de la retirada del Plan Director de ampliación del Aeropuerto de San Sebastián



EXCMA. SRA.

Comunico a V.E. que la Comisión de Fomento y Vivienda, en su sesión del día 23 de junio de 2004, ha acordado aprobar con modificaciones la Proposición no de Ley sobre retirada del Plan Director de ampliación del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia (núm. expte. 161/18), presentada por el Grupo Parlamentario Mixto y publicada en el "BOCG. Congreso de los Diputados", serie D, núm. 15, de 14 de mayo de 2004, en los siguientes términos:

- "1. El Congreso de los Diputados considera el aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia como una infraestructura básica y estratégica para el territorio histórico de Gipuzkoa.
- 2. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la modificación, de acuerdo con las Instituciones competentes, del Plan Director del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia, para que, renunciando a la ampliación de la pista, mantenga y acometa todas aquellas medidas dirigidas a incrementar la seguridad y la modernización de las instalaciones."

A dicha Proposición no de Ley se formularon 3 enmiendas de los Grupos Parlamentarios Vasco (EAJ-PNV), Mixto-Socialista y Popular.

Lo que tengo el honor de comunicar a V.E. a los efectos oportunos.

Palacio del Congreso de los Diputados, a 30 de junio de 2004.

(Handwritten signature)
Manuel Marín González
PRESIDENTE DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

EXCMA. SRA. VICEPRESIDENTA PRIMERA DEL GOBIERNO Y MINISTRA DE LA PRESIDENCIA.

1.3. Marco Legal Existente

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.



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián

Código EPD 012.100

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.

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."

Este hecho suscita la cuestión de la relación entre las competencias autonómicas en materia de ordenación del territorio y las competencias estatales en materia de aeropuertos de interés general. La interpretación que el Tribunal Constitucional ha hecho hasta la fecha del actual marco constitucional deja claro que las competencias autonómicas exclusivas en materia de ordenación del territorio y las competencias estatales en materias, como los aeropuertos, inciden directamente

en dicha ordenación, se entrecruzan necesariamente en ocasiones, pero que ello no faculta a las Comunidades Autónomas para imponer sus instrumentos de ordenación al Estado.

El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre (B.O.E. nº 315, de 31 de diciembre), de medidas fiscales, administrativas y del orden social, establece que "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana ... no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria".

A tal efecto, el propio Tribunal Constitucional en su sentencia 204/2002, de 31 de octubre, que aborda la constitucionalidad del referido artículo, declara en su fundamento jurídico séptimo en relación con la concurrencia de las competencias autonómicas exclusivas sobre urbanismo y ordenación del territorio y la igualmente exclusiva estatal sobre aeropuertos de interés general:

"Al objeto de integrar ambas competencias, se debe acudir, en primer lugar, a fórmulas de cooperación. Si, como este Tribunal viene reiterando, el principio de colaboración entre el Estado y las Comunidades Autónomas está implícito en el sistema de autonomías (SSTC 18/1982 [RTC 1982, 18], entre otras) y si "la consolidación y el correcto funcionamiento del Estado de las autonomías dependen en buena medida de la estricta sujeción de uno y otras a las fórmulas racionales de cooperación, consulta, participación, coordinación, concertación o acuerdo previstas en la Constitución y en los Estatutos de Autonomía" (STC 181/1988 [RTC 1988, 181], F. 7), este tipo de fórmulas son especialmente necesarias en estos supuestos de concurrencia de títulos competenciales en los que deben buscarse aquellas soluciones con las que se consiga optimizar el ejercicio de ambas competencias (SSTC 32/1983 [RTC 1983, 32], 77/1984 [RTC 1984, 77], 227/1987 [RTC 1987, 227] y 36/1994 [RTC 1994, 36]), pudiendo elegirse, en cada caso, las técnicas que resulten más adecuadas: el mutuo intercambio de información, la emisión de informes previos en los ámbitos de la propia competencia, la creación de órganos de composición mixta, etcétera.

Es posible, sin embargo, que estos cauces resulten en algún caso concreto insuficientes para resolver los conflictos que puedan surgir. Para tales supuestos, este Tribunal ha señalado que "la decisión final corresponderá al titular de la competencia prevalente" (STC 77/1984, F. 3) y que "el Estado no puede verse privado del ejercicio de sus competencias exclusivas por la existencia de una competencia, aunque también sea exclusiva, de una Comunidad Autónoma" (STC 56/1986 [RTC 1986, 56], F. 3). Asimismo, en la STC 149/1991 (RTC 1991, 149), antes citada, se señala que la atribución a las Comunidades Autónomas de la función ordenadora del territorio "no puede entenderse en términos tan absolutos que elimine o destruya las competencias que la propia



Constitución reserva al Estado, aunque el uso que éste haga de ellas condicione necesariamente la ordenación del territorio", ... Debe tenerse en cuenta, en última instancia, que cuando la Constitución atribuye al Estado una competencia exclusiva lo hace porque bajo la misma subyace - o, al menos, así lo entiende el constituyente- un interés general, interés que debe prevalecer sobre los intereses que puedan tener otras entidades territoriales afectadas".

La coordinación pues en el ejercicio de las competencias de ordenación del territorio y las relativas a aeropuertos de interés general se lleva a cabo mediante el mecanismo de los informes que ambas Administraciones deben emitir sobre los instrumentos de planificación elaborados por la otra. En cualquier caso, una vez seguidos estos cauces de cooperación, en caso de conflicto prevalece la competencia estatal en materias 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 San Sebastián que se revisa, fue aprobado mediante *Orden Ministerial el 17 de julio de 2001* y publicado en el *BOE con fecha 7 de agosto de 2001*. En las páginas siguientes se incluye el texto íntegro de la citada Orden Ministerial.

29262

Martes 7 agosto 2001

BOE núm. 188

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de Vitoria

	X	Y
1	520.385	4.746.646
2	521.006	4.747.511
3	521.152	4.747.616
4	521.197	4.747.618
5	521.832	4.748.431
6	521.884	4.748.477
7	521.964	4.748.420
8	522.032	4.748.442
9	522.117	4.748.381
10	522.253	4.748.572
11	522.526	4.748.375
12	522.549	4.748.382
13	522.560	4.748.410
14	522.845	4.748.821
15	522.750	4.748.874
16	522.715	4.748.850
17	522.680	4.748.872
18	522.710	4.748.913
19	522.853	4.748.833
20	523.774	4.750.116
21	524.044	4.749.742
22	522.000	4.746.896
23	522.006	4.746.737
24	521.524	4.746.065
25	521.518	4.746.047
26	521.396	4.746.065
27	521.236	4.746.838
28	521.142	4.745.909
29	520.965	4.745.662
30	520.867	4.745.732
31	521.046	4.745.981
32	520.927	4.746.072
33	521.055	4.746.245
34	520.754	4.746.468
35	520.731	4.746.496
36	520.696	4.746.517
37	520.679	4.746.495
38	520.579	4.746.558
39	520.487	4.746.609

15480 ORDEN de 17 de julio de 2001 por la que se aprueba el plan director del aeropuerto de San Sebastián.

El aeropuerto de San Sebastián, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución y el Real Decreto 2868/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «3-C»; asimismo, está clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y como aeródromo de letra de clave «B» por el Decreto 792/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián.

El aeropuerto de San Sebastián sirve un tráfico fundamentalmente nacional de tipo regular, que en el año 1999 superó los 240.000 pasajeros, lo que supuso un crecimiento del 12 por 100 respecto del año anterior.

Dispone en la actualidad de una única pista (04-22) de 1.754 x 45 metros, con tres calles de salida perpendiculares y ensanchamientos en los extremos de pista para giro de 180º, por carecer de calle de rodadura, y tiene una capacidad de 12 movimientos hora; para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma con cuatro puestos de estacionamiento, ninguno de los cuales está asistido por pasarela, con una capacidad de seis aeronaves hora. Esta capacidad es insuficiente para atender la demanda prevista, por lo que es imprescindible llevar a cabo actuaciones que mitiguen esta deficiencia en el subsistema de movimiento de aeronaves.

En cuanto al edificio terminal, el aeropuerto de San Sebastián requiere la ampliación de la mayor parte de los subsistemas que lo componen, además de actuaciones en otros ámbitos del subsistema de actividades aeroportuarias, como la ampliación del aparcamiento, mejoras en la gestión

de la carga aérea, conexión del sistema de aguas fecales del aeropuerto con el sistema de saneamiento público, o mejoras en el abastecimiento energético.

Por estas razones, y considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad del País Vasco como del resto de la península, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto de manera que se de 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 San Sebastián 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, 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 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 San Sebastián 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 un 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 prolongación de la pista y adaptación de ésta a la normativa de OACI, ampliación de la plataforma, ampliación general en el edificio terminal de pasajeros y en el aparcamiento, y mejora en la gestión de gestión de carga aérea. 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 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:



BOE núm. 188

Martes 7 agosto 2001

29263

Primero.—Se aprueba el «plan director del aeropuerto de San Sebastián» 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 garantizan 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 tráfico aéreo que generen, y los equipamientos.

Segundo.—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el plan director tiene una superficie estimada de 49,786 hectáreas, de las cuales 37,038 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 4,409 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 8,339 hectáreas a la zona 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 4.3 del plan director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Dicho plano se incorpora como Anexo a esta Orden.

Los terrenos necesarios para completar dicha delimitación ocupan una superficie de 12,37 hectáreas y son los comprendidos entre los actuales accesos al aeropuerto, la carretera nacional N638, la margen izquierda del arroyo de Jaizubía y los límites del actual aeropuerto, y los ubicados en la zona que contendrá la ampliación de la pista, así como sus áreas de seguridad, en la prolongación de la cabecera 04, y al sur del área terminal. Las necesidades de terreno se representan gráficamente en el plano número 4.2 del plan director.

Tercero.—La zona de servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 4.1 del plan director, son las siguientes: 1. «Subsistema de Movimiento de Aeronaves»; 2. «Subsistema de Actividades Aeroportuarias», con sus correspondientes zonas funcionales, y 3. «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 37,038 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del plan director.

1.1 Campo de vuelos: Está integrado por una pista, de denominación 04-22, calles de salida y franja de seguridad. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al este del 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 equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano provincial, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 4,409 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.4 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: 3,253 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,094 hectáreas.

2.3 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,16 hectáreas.

2.4 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 0,729 hectáreas.

2.5 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 0,173 hectáreas.

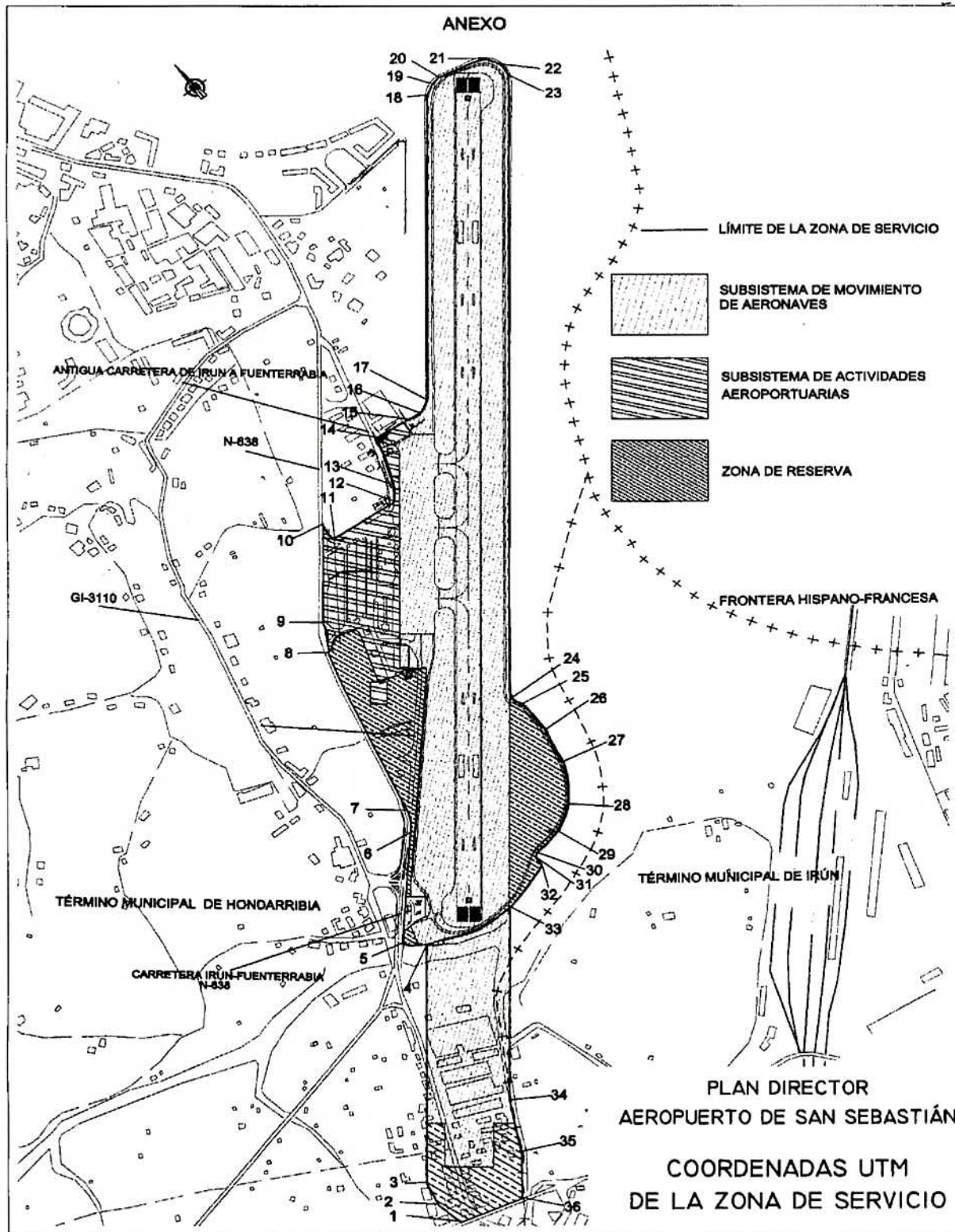
3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 8,339 hectáreas, según se representa en el plano número 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 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.

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, 17 de julio de 2001.

ÁLVAZ CASCO FERNÁNDEZ



PLAN DIRECTOR
AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN
COORDENADAS UTM
DE LA ZONA DE SERVICIO



BOE núm. 188

Martes 7 agosto 2001

29265

COORDENADAS UTM DE LA ZONA DE SERVICIO

Aeropuerto de San Sebastián

	X	Y
1	5.970.819	48.000.428
2	5.970.721	48.000.957
3	5.970.822	48.001.460
4	5.973.839	48.005.309
5	5.973.500	48.005.597
6	5.975.007	48.007.302
7	5.975.245	48.007.686
8	5.976.091	48.011.153
9	5.976.394	48.011.684
10	5.977.645	48.013.294
11	5.977.629	48.012.936
12	5.978.962	48.012.849
13	5.979.168	48.013.104
14	5.979.512	48.014.087
15	5.980.202	48.014.022
16	5.980.454	48.013.984
17	5.980.719	48.014.111
18	5.984.587	48.019.059
19	5.984.804	48.019.194
20	5.984.983	48.019.230
21	5.985.914	48.018.990
22	5.986.064	48.018.727
23	5.986.033	48.018.465
24	5.978.191	48.008.335
25	5.978.268	48.008.116
26	5.978.275	48.007.439
27	5.978.130	48.006.719
28	5.977.666	48.005.981
29	5.977.164	48.005.672
30	5.976.593	48.005.555
31	5.976.527	48.005.476
32	5.976.516	48.005.302
33	5.976.515	48.004.979
34	5.973.069	48.001.842
35	5.972.589	48.000.877
36	5.972.015	48.000.121

15481 RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2001, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar NO-SOLAS, marca «Furuno», modelo FR/FAR 2855 W, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el expediente incoado a instancia de la empresa «Furuno España, Sociedad Anónima», con domicilio en la calle Francisco Remiro, 2-B, 28028 Madrid, solicitando la homologación del equipo Radar NO-SOLAS, marca «Furuno», modelo FR/FAR 2855 W, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española,

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido en presencia de la Comisión de pruebas designada por la Dirección General de la Marina Mercante, de acuerdo con las normas:

Real Decreto 1890/2000, de 20 de noviembre y Reglamento de Radio-comunicaciones,

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado el siguiente equipo radioeléctrico:

Equipo: Radar NO-SOLAS.

Marca/modelo: Furuno/FR/FAR 2855 W.

Número homologación: 86.287.

La presente homologación es válida hasta el 3 de julio de 2006.

Madrid, 3 de julio de 2001.—El Director general, José Luis López-Sors González.

15482 RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2001, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar NO-SOLAS, marca «Furuno», modelo FR/FAR-2855, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el expediente incoado a instancia de la empresa «Furuno España, Sociedad Anónima», con domicilio en la calle Francisco Remiro, 2-B, 28028 Madrid, solicitando la homologación del equipo Radar NO-SOLAS, marca «Furuno», modelo FR/FAR-2855, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española,

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido en presencia de la Comisión de pruebas designada por la Dirección General de la Marina Mercante, de acuerdo con las normas:

Real Decreto 1890/2000, de 20 de noviembre y Reglamento de Radio-comunicaciones.

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado el siguiente equipo radioeléctrico:

Equipo: Radar NO-SOLAS.

Marca/modelo: Furuno/FR/FAR-2855.

Número homologación: 86.286.

La presente homologación es válida hasta el 3 de junio de 2006.

Madrid, 3 de julio de 2001.—El Director general, José Luis López-Sors González.

15483 RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2001, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar NO-SOLAS, marca «Furuno», modelo FR/FAR-2865 SW, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el expediente incoado a instancia de la empresa «Furuno España, Sociedad Anónima», con domicilio en la calle Francisco Remiro, 2-B, 28028 Madrid, solicitando la homologación del equipo Radar NO-SOLAS, marca «Furuno», modelo FR/FAR 2865 SW, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española,

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido en presencia de la Comisión de pruebas designada por la Dirección General de la Marina Mercante, de acuerdo con las normas:

Real Decreto 1890/2000, de 20 de noviembre. y Reglamento de Radio-comunicaciones,

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado el siguiente equipo radioeléctrico:

Equipo: Radar NO-SOLAS.

Marca/modelo: Furuno/FR/FAR 2865 SW.

Número homologación: 86.285.

La presente homologación es válida hasta el 3 de julio de 2006.

Madrid, 3 de julio de 2001.—El Director general, José Luis López-Sors González.

15484 RESOLUCIÓN de 4 de julio de 2001, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del equipo Radar NO-SOLAS, marca «Furuno», modelo FR-8251, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el expediente incoado a instancia de la empresa «Furuno España, Sociedad Anónima», con domicilio en la calle Francisco Remiro, 2-B, 28028 Madrid, solicitando la homologación del equipo Radar NO-SOLAS, marca «Furuno», modelo FR-8251, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española,

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido en presencia de la Comisión de pruebas designada por la Dirección General de la Marina Mercante, de acuerdo con las normas:

Real Decreto 1890/2000, de 20 de noviembre y Reglamento de Radio-comunicaciones,

1.4. Reseña histórica del Aeropuerto

En 1910, el interés de las autoridades de la ciudad por la posibilidad de organizar unas fiestas de aviación se concreta el 27 de marzo con un primer vuelo sobre la ciudad y la bahía, con un aeroplano Bleriot XI, disponiéndose la playa como campo de aterrizajes. Posteriormente, en el mes de septiembre, la sección de Guipúzcoa del Real Aeroclub de España organiza un concurso de aviación en el campo de Ondarreta.

En mayo de 1911 se anuncia la celebración de la carrera aérea París-Madrid, eligiéndose San Sebastián como una de las escalas del trayecto.

En 1912 prosigue la actividad aeronáutica en San Sebastián, que dispone por entonces de dos campos de aviación, Ondarreta y Lasarte, a los que hay que añadir su magnífica bahía, apta para la utilización por parte de hidroaviones.

En 1920 un grupo de entusiastas de la villa de Irún propone al Ministerio de Fomento la construcción de un aeropuerto en esta localidad. El lugar elegido es el denominado Playaundi, en la desembocadura del río Bidasoa, de unas dimensiones de 800 x 400 metros, a 18 Km al este de San Sebastián. La propuesta surge como alternativa al aeródromo de Lasarte, situado 5 Km al sur de San Sebastián, que debido a sus reducidas dimensiones no es útil para las necesidades de la línea aérea que se pretende poner en servicio.

En estos años se autoriza el establecimiento de distintas líneas aéreas por el Ministerio de Fomento: en 1922, la línea San Sebastián-Madrid, en 1924, la San Sebastián-Canarias, y en 1926 la San Sebastián-Tenerife, que fracasarán sucesivamente.

El Plan de Aeropuertos Nacionales de 1929 recoge la conveniencia de contar con un aeródromo fronterizo cerca de Irún y San Sebastián. Lo accidentado del terreno en esta parte de la frontera obliga a prescindir de incluirlo en dicho plan, ante el temor de no encontrar un emplazamiento adecuado donde establecerlo.

El Ayuntamiento de Irún, la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de San Sebastián, ante estos hechos, ofrecen, tras detenidos estudios, los terrenos de Playaundi para ubicar el aeropuerto, así como ayuda económica para ejecutar las obras. Además, a iniciativa del Ayuntamiento de Irún, se redacta el proyecto que es examinado y aprobado por el Consejo Superior de Aeronáutica, que lo incluye en el Plan de Aeropuertos Nacionales. Para la construcción y posterior explotación del aeropuerto se constituye la Junta del Aeropuerto, y se incluye éste entre los aeropuertos de interés general.



Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

En septiembre de 1930 la Junta del Aeropuerto de Irún pasa a llamarse Junta del Aeropuerto de Guipúzcoa.

En diciembre de 1931, debido a las dificultades técnicas y económicas para construir el aeropuerto, éste pierde la calificación de aeropuerto nacional. Las gestiones se paralizan y en septiembre de 1934 la Junta se disuelve, integrándose en la Junta Central de Aeropuertos.

A principios de la guerra civil se utiliza, por parte de las dos aviaciones contendientes, el aeródromo de Lasarte, pero posteriormente es abandonado.

El desarrollo del transporte aéreo en España hace pensar de nuevo en la necesidad de un aeropuerto en Guipúzcoa. En 1952, realizados los proyectos necesarios, se declara de urgencia la ejecución de las obras para la construcción de un aeropuerto en el estuario del Bidasoa, en el municipio de Hondarribia.

El 22 de agosto de 1955 se inaugura el aeropuerto y se abre oficialmente al tráfico, nacional completo e internacional sólo de turismo y escalas técnicas, el 29 de agosto. La compañía Aviaco inicia sus vuelos regulares cuatro días después. Cuenta el aeropuerto con una pista 05-23 de 1.200 m de longitud. Sin embargo, las operaciones por la pista 23 obligan a sobrevolar territorio francés, lo que genera la inmediata protesta de este gobierno. Además, la falta de instalaciones del aeropuerto obliga a acondicionar como Terminal de Pasajeros una fábrica de conservas cercana.

En octubre de 1956 se cierra al tráfico el aeropuerto para pavimentar la pista, construir un colector general y sanear las marismas del estuario. Se reabre en junio de 1957.

En julio de 1957 se reúnen las delegaciones de España y Francia para establecer un acuerdo de límites para la explotación del aeropuerto de Hondarribia. El acuerdo permite establecer las servidumbres aeronáuticas en junio de 1959, pero impone la prohibición de usar el aeropuerto por parte de los aviones a reacción.

En septiembre de 1957 el aeropuerto se incorpora al Estado por donación de los terrenos y edificios por parte de la Junta Técnico-Administrativa del aeropuerto al Ministerio del Aire.

A finales de 1959 se inician las obras del Centro de Emisores y la ampliación de la pista de vuelo hasta los 1.754 m para lo cual es necesario incorporar al aeropuerto el Puntal de España, previa restitución del enlace marítimo con la cofradía de pescadores. Las obras se concluirán en julio de 1961.

En mayo de 1963 el Aeropuerto de Hondarribia recibe la calificación de aeropuerto aduanero.

Entre 1964 y 1965 se construye la Torre de Control y se amplía el estacionamiento de aeronaves, pasando a denominarse oficialmente Aeropuerto de San Sebastián.

Ilustración 1.1.- Edificio Terminal de pasajeros



En 1967 se inician las obras del Edificio Terminal y su urbanización, inaugurándose en junio de 1968.

En diciembre de 1969 el aeropuerto se cierra de nuevo al tráfico para proceder al recrecido de la pista de vuelo.



Ilustración 1.2.- Vista aérea del Aeropuerto de San Sebastián



El 18 de marzo de 1992 se firma un nuevo acuerdo entre España y Francia sobre el uso del Aeropuerto de San Sebastián, que elimina la prohibición de utilización por aviones reactores del aeropuerto, estableciéndose un cupo máximo de doce movimientos de aeronaves tipo MD-88 y doce del tipo BAE-146 diarios, todos ellos fuera del periodo nocturno. El acuerdo garantiza el desarrollo del transporte aéreo en Guipúzcoa.

En julio de 1996 entra en servicio el VOR/DME situado a 5,07 Km del umbral 04, con identificador SSN.

En agosto de 1997 entra en servicio un nuevo NDB/DME situado en rumbo 355 a 2,7 Km del umbral 22, con indicativo HIG.