

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

11120 *Resolución de 13 de julio de 2018, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Aproximación cabecera 29 en el aeropuerto Seve Ballesteros-Santander.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el artículo 7, apartado 1d, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas:

A. *Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo*

Descripción del proyecto y de los elementos ambientales significativos de su entorno.

A.1 Promotor y órgano sustantivo del proyecto.

Con fecha 11 de noviembre de 2016, tiene entrada en el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, el proyecto Aproximación cabecera 29 en el aeropuerto Seve Ballesteros-Santander, procedente de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), actuando como órgano sustantivo la División de Calidad y Medio Ambiente de la Dirección de Navegación Aérea (ENAIRE), perteneciente al Ministerio de Fomento.

A.2 Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El proyecto pretende dotar al aeropuerto de Santander de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de categoría I en la cabecera 29, con el objetivo de dar cumplimiento al reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo para la certificación de aeródromos, de obligado cumplimiento, así como lo dispuesto en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, y su posterior modificación por la Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio.

Las actuaciones proyectadas se ubican en el interior de la zona de servicio aeroportuaria del aeropuerto de Santander, abarcando terrenos pertenecientes al municipio

de Camargo, en la localidad de Maliaño, a unos 5 km al sureste del centro urbano de la ciudad de Santander, en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

La alternativa inicialmente contemplada en el Plan Director consistía en la instalación de un sistema de iluminación de aproximación de categoría I en la cabecera 29, de 900 metros de longitud, que penetraba unos 745 m en el canal de la ría de Astillero. Al presentar este canal una elevada intensidad de tráfico marítimo, no era posible la instalación de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de categoría I completo que ocupara 900 metros lineales y que afectaba por tanto a la totalidad del canal. Debido a lo anterior, AENA mantuvo reuniones con la Autoridad Portuaria y con la Capitanía Marítima que no presentó oposición a la instalación de un sistema de luces de aproximación, siempre y cuando no se invada el canal existente en la bahía de Santander.

Por tanto, la alternativa finalmente seleccionada para el proyecto consiste en la instalación un nuevo sistema de aproximación de precisión de 300 m en la cabecera 29 del aeropuerto de Santander.

El sistema contará con un total de 28 luces, de las cuales las 4 primeras estarán empotradas sobre el pavimento de la pista, y el resto elevadas mediante soportes frangibles. Las luces, desde la 5 a la 28, estarán elevadas en altura creciente desde el umbral de pista, y desde la 14 a la 28 se situarán sobre una estructura formada por 7 pilas, de entre 23 y 32 m de longitud, y un estribo de 21 m de longitud.

Las 9 primeras están en el ámbito terrestre del aeropuerto, y las otras 14 luces se adentrarán un total de 140 m en aguas de la ría de Astillero.

La separación de las 10 luces de la línea central será de 30 m, y la primera de las luces tendrá a su vez una separación de 30 m con respecto al umbral de la pista. Según se puede apreciar en las figuras, se instalarán dos barras transversales, a 150 y 300 m respectivamente del umbral de pista. La primera estará compuesta por 9 luces (una de ellas coincidente con la línea central) ocupando una anchura total de 22,5 m. La de 300 m estará formada por un total de 11 luces (una de ellas coincidente con la línea central) ocupando una anchura total de 30 m.

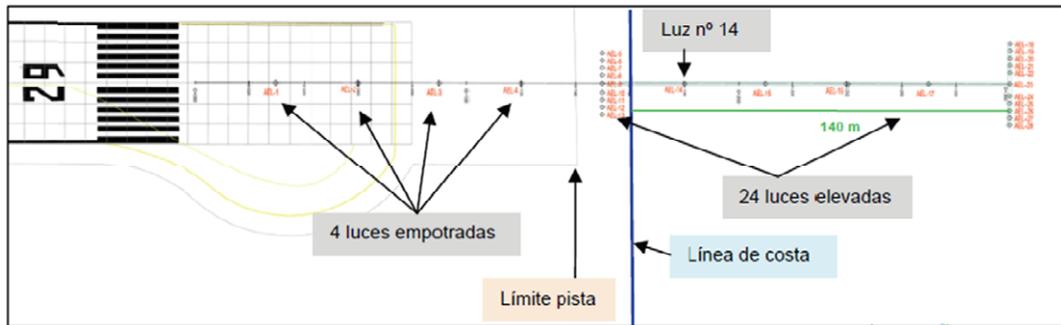


Figura 1. Configuración del sistema de iluminación de aproximación. Planta
Fuente Estudio de Impacto Ambiental de Aena

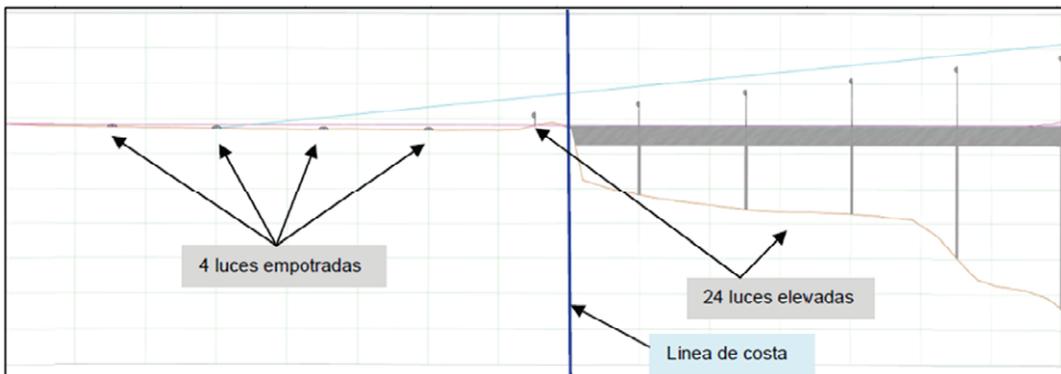


Figura 2. Configuración del sistema de iluminación de aproximación. Alzado.
Fuente Estudio de Impacto Ambiental de Aena

Para la instalación de las estructuras se emplearán pilotes perforados in situ de hormigón armado de 1.200 mm de diámetro, que garanticen el empotramiento de, al menos, 1,5 veces o 3 veces el diámetro del pilote de acuerdo con el sustrato sobre el que cimentará (2 m en el estrato de calizas y 3 metros en zona de bolos y bloques).

Además, para su correcto funcionamiento se instalarán dos reguladores de 7,5 KVA en la central eléctrica existente en el aeropuerto.

El promotor estima que las actuaciones supondrán un movimiento de tierras total de 149,04 m³, necesario para la cimentación de la estructura que soportará las luces elevadas dentro de la ría de Astillero y la ejecución del banco de tubos hasta conectar con el peine existente para el correcto tendido de los dos nuevos circuitos.

Asimismo, el proyecto requiere la demolición de un total de 12,53 toneladas de estructuras de hormigón en el recinto aeroportuario.

Por último, puesto que el proyecto se desarrolla, parte en aguas de la bahía de Astillero, se construirá una pasarela para el correcto mantenimiento de la estructura que soporta las luces elevadas.

La maquinaria a utilizar para la ejecución de las obras consistirá en una pilotadora, hormigonera y grúa desde zona terrestre y en el medio marino se instalarán dos pontonas (que nunca se estacionarán sobre el canal) para ubicar el camión hormigonera, encofrados, vigas, grúas etc.

Los trabajos necesarios para la ejecución del proyecto se realizarán en horario nocturno, cuando el aeropuerto esté cerrado al tráfico, para no interferir en la operativa del mismo.

Según se indica en el Estudio de Impacto Ambiental, todas las actuaciones previstas se localizan en el interior de la Zona de Servicio aeroportuario vigente, delimitada por el Plan Director del aeropuerto de Santander, aprobado mediante Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio, y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 223.

A.3 Alcance de la evaluación.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre el proyecto Aproximación cabecera 29 en el aeropuerto Seve Ballesteros-Santander y no comprende el ámbito de la evaluación de los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de desastres, que competen al órgano con competencias sustantivas y que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental, no obstante se recomienda la coordinación de las actuaciones previstas con la Capitanía Marítima para preservar la seguridad marítima en la zona.

A.4 Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El aeropuerto de Santander se ubica a unos 5 km al sureste del centro urbano de Santander, dentro del término municipal de Camargo.

La actuación se realiza en la bahía de Santander, uno de los mayores estuarios de España, donde vierten varios cursos fluviales, siendo el principal el río Miera. También desembocan las rías de Solía, San Salvador y Boó.

La vegetación más representativa de la bahía de Santander es la formada por las repoblaciones de eucaliptos en prados herbáceos. Además, en el entorno están presentes marismas y humedales con vegetación freatófita, pastizales naturales (mayoritarios en el perímetro interior del aeropuerto) y pequeñas agrupaciones de sauces, zarzas y tojos.

Respecto a los hábitats de interés comunitario recogidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, el más cercano es el hábitat 1320 Pastizales de *Spartina* (*Spartinion maritimi*) que se encuentra a 950 m aproximadamente del aeropuerto. En el medio marino del entorno de obras se localizan el hábitat 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente de agua marina poco profunda y el 1140 Llanos fangosos o arenosos que no están cubiertos de agua cuando hay marea baja con *Zoostera noltii* y comunidades bentónicas de algas e invertebrados.

El espacio de la Red Natura 2000 más próximo a la actuación es el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Dunas del Puntal y estuario del Miera» (ES130005), a unos 3.800 m. Dentro de la zona de estudio está la Reserva Municipal de las Marismas de Alday y de Parayas y Raos, que constituye uno de los humedales más importantes de todo el Cantábrico, caracterizada por la presencia de algunas especies emblemáticas para la cornisa en Alday, como la garza imperial, el avetorillo o el aguilucho lagunero, así como los elevados números de anátidas invernantes. No obstante las actuaciones del proyecto no coinciden espacialmente con esta reserva.

Respecto a otros espacios protegidos, la zona de actuación se sitúa sobre el Área Importante para las Aves (IBA) nº 26 Bahía de Santander.

Las especies de fauna más relevantes de la zona, por estar catalogadas como Vulnerables en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, son el tritón alpino (*Mesotriton alpestris*), el alimoche común (*Neophron percnopterus*), el murciélago de cueva (*Miniopterus schreibersii*), el murciélago ratonero mediano (*Myotis blythii*), el murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*), el murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*), el murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*) y el murciélago mediano de herradura (*Rhinolophus mehelyi*). Además, cabe citar que la ranita de San Antonio (*Hyla arborea*) y el aguilucho pálido (*Circus cyaneus*) están catalogadas como vulnerables en el Decreto 120/2008, de 4 de diciembre por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria.

Dentro del Anexo IV de la Ley 42/2007 «Especies que serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución» están presentes en la zona de estudio las siguientes: garceta común (*Egretta garzetta*), garza imperial (*Ardea purpurea*), espátula común (*Platalea leucorodia*), milano negro (*Milvus migrans*), aguilucho lagunero occidental

(*Circus aeruginosus*), aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), gavilán común (*Accipiter nisus granti*), abejero europeo (*Pernis apivorus*), aguililla calzada (*Hieraaetus pennatus*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*), alcaraván común (*Burhinus oedichnemus*), charrán patinegro (*Sterna sandvicensis*), charrán común (*Sterna hirundo*), bisbita campestre (*Anthus campestris*), carricerín cejudo (*Acrocephalus paludicola*) y alcaudón dorsirrojo (*Lanius collurio*).

En cuanto al medio marino, destacan comunidades de invertebrados macrobentónicos (poliquetos como *Arenicola marina*, *Diopatra neapolitania*, etc. y gusanos segmentados); peces como el *Salmo salar* que utiliza la bahía de Santander como zona de paso a los frezaderos del río Miera; microalgas y macroalgas como la lechuga de mar (*Ulva spp.*) y las algas verdes filamentosas (*Enteromorpha spp.*); crustáceos como el cangrejillo (*Upogebia spp.*) y el cámbaro (*Carcinus maenas*); etc.

En relación al patrimonio arqueológico, en los terrenos colindantes a las instalaciones del aeropuerto de Santander, a unos 1.900 m de la actuación, se localiza el Bien de Interés Cultural (BIC) Yacimiento del Cementerio de Maliaño, el cual consta de una ermita románica, una necrópolis medieval, un edificio termal y una domus romana.

Colindante al límite meridional del aeropuerto, en las inmediaciones de la cabecera 29, se localiza el Carril Bici de Parayas (PRL-40), clasificado como sendero de pequeño recorrido del litoral por el Plan Especial de la Red de Sendas y de Caminos del Litoral.

Por último, en los páramos intermareales de la margen derecha de la Bahía de Santander, concretamente en la zona delimitada por el canal de Santander en su acceso al puerto de Astillero y por la desembocadura de la ría de Cubas a partir del puente de Pedreaña-Somo se localiza una zona de producción de moluscos, de acuerdo con lo establecido en la Orden APA/3328/2005, de 22 de septiembre.

B. Resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración

Las administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas por ENAIRE, y las contestaciones emitidas, se señalan en la Tabla 1 (columna a).

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	-
División para la Protección del Mar y Prevención de la Contaminación Marina de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y Mar del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Confederación Hidrográfica del Cantábrico del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Autoridad Portuaria de Santander. Ministerio de Fomento.	-
Capitanía Marítima de Santander. Ministerio de Fomento.	X
Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.	X
Centro Oceanográfico de Santander del Instituto Español de Oceanografía (IEO) del Ministerio de Ciencia e Innovación.	-

Consultados* * La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
Delegación del Gobierno en Cantabria.	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno de Cantabria.	-
Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria. (Actual Dirección General de Medio Natural).	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Urbanismo del Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Pesca y Alimentación de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria.	-
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Transportes y Comunicaciones de la Consejería de Industria y Desarrollo Tecnológico del Gobierno de Cantabria.	-
Ayuntamiento de Astillero.	X
Ayuntamiento de Camargo.	-
Ayuntamiento de Santander.	-
Ayuntamiento de Bárcena de Cicero.	-
Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (Arca).	-
Asociación Ría.	-
Ecologistas en Acción de Cantabria.	-
Fundación Naturaleza y Hombre de Cantabria.	-
Organización Ecologista OCEANA.	-
SEO/Birdlife.	-
Centro de Estudios de las Marismas (S.E.O).	-

No se ha recibido ninguna alegación particular en plazo durante el trámite de información pública.

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental

Con fecha 11 de noviembre de 2016, ENAIRE remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el expediente completo, el cual comprende el estudio de impacto ambiental, junto al resultado de la información pública y las consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, solicitando el inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria según lo recogido en el artículo 39 de la Ley 21/2013.

Como consecuencia de los informes recibidos durante el periodo de información pública y consultas y del análisis realizado, se detectaron ciertas carencias en el EsIA, y por tanto se solicitó al promotor, con fecha 27 de diciembre de 2016, que complementara dicha documentación mediante la siguiente información adicional:

Horario en el que el alumbrado de las instalaciones portuarias estaría operativo.
Características técnicas del alumbrado y la distribución del flujo luminoso.

Protocolo de actuación, en su caso, ante la posible contaminación lumínica del nuevo sistema de alumbrado para evitar que pudiese influir en el comportamiento de la fauna existente, con especial mención a la de hábitos nocturnos: quirópteros, comadreja (*Mustela nivalis*), etcétera.

El 31 de enero de 2017 tiene entrada en el Registro Auxiliar del MAPAMA, la remisión de la información complementaria presentada por la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de AENA, en el que se daba respuesta a lo solicitado.

Asimismo, detectado que el órgano sustantivo no ha solicitado en la fase de información pública, informe para determinar los posibles impactos sobre el dominio público marítimo-terrestre y siendo este preceptivo tal y como establece el art. 37.2 de la Ley 21/2013, el 11 de mayo de 2017, la Subdirección General de Evaluación Ambiental, solicita, a la Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre del MAPAMA informe sobre la compatibilidad del proyecto con respecto a la ocupación del dominio público marítimo-terrestre de la ría de Astilleros. En el momento de realizar esta propuesta de Resolución no se ha recibido todavía el informe solicitado.

La conclusión de todas estas actuaciones se resume en el apartado de tratamiento de los impactos significativos del proyecto (C.1).

Con la información hasta aquí recabada se elabora la declaración de impacto ambiental.

C.1 Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida.

A la vista del estudio de impacto ambiental, las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, completados por la información complementaria aportada por el promotor, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

C.1.1 Suelo, subsuelo, geodiversidad.

La superficie total afectada por las obras del proyecto será de 138,12 m², de los cuales: 7,92 m² se corresponden con la superficie de ocupación de los pilotes en el sustrato marino y 130,2 m² necesarios para ejecutar el estribo en tierra.

El promotor indica que la mayor parte de la superficie afectada ya se encuentra urbanizada, no obstante incluye un estudio geotécnico del proyecto puesto que parte se sitúa en el mar. Dicho estudio conlleva 3 sondeos mecánicos rotativos y unos ensayos de laboratorio posteriores que concluyen que el subsuelo bajo el fondo marino está constituido por depósitos arcillosos superficiales blandos y por arenas flojas a medianamente densas hasta profundidades que varían de -10,5 m a -25, 5 m respecto al fondo del lecho marino, y por lo tanto no son adecuados como terreno de cimentación, por lo que las cargas se deben transferir a estratos inferiores. Por ello el estudio propone cimentación profunda de pilotes en el sustrato de calizas o bien en depósitos de bolos y bloques calcáreos. Respecto a la sismicidad este estudio indica que según la norma de construcción sismoresistente Santander se sitúa en una zona que no resulta de aplicación.

Las estructuras necesarias para soportar las luces conllevan movimientos de tierras, excavaciones y demoliciones. En concreto, el volumen de desmonte para la ejecución de la obra será aproximadamente de 149,04 m³ procedentes de la excavación de la cimentación de la estructura, correspondiente al estribo 28,86 m³ y a los pilotes 39,56 m³ de excavación. Para la ejecución del banco de tubos hasta conectar con el peine existente, permitiendo el correcto tendido de los dos nuevos circuitos, será necesario realizar una excavación de 80,62 m³.

El volumen de los desmontajes y demoliciones requerido por el proyecto será de 12,53 t, principalmente correspondientes a peines, arquetas de balizamiento, pavimento asfáltico, canaletas de drenaje y vallado perimetral.

En el EsIA se especifica que en el medio terrestre los excedentes de tierras y escombros que no puedan emplearse en las labores de restauración o en obras próximas se enviarán a un vertedero de inertes. Una vez terminadas las obras, se restablecerá el

perfil original del terreno, se rellenarán las cunetas perimetrales y se retirarán los residuos generados. Respecto al sobrante de tierras que se extraiga del lecho marino se recogerá mediante una de las pontonas a utilizar en las obras.

Durante las obras pueden producirse vertidos accidentales de la maquinaria que contaminen el suelo. Para minimizar estos posibles impactos el promotor propone impermeabilizar el suelo del parque maquinaria e instalaciones auxiliares. Además, se dispondrán dos cunetas perimetrales, una exterior a 4 m del límite del parque de maquinaria, excavada en el terreno, y otra interior hormigonada. Ambas desviarán las escorrentías a una balsa de recogida de efluentes.

Si a pesar de ello se contamina accidentalmente el suelo, se aplicarán medidas de biorremediación «in situ» o, si esto no fuera viable, se trasladará a una planta de tratamiento de residuos peligrosos, siempre cumpliendo con el artículo 17 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

En el EslA se recoge una modelización para caracterizar la hidrodinámica y la morfología de la bahía de Santander en la situación actual y tras la implantación del proyecto. Según los resultados obtenidos el promotor asegura que no se producirán cambios en el nivel del mar, ni en el prisma de mareas y por tanto concluye que a largo plazo la actuación no supondrá cambios en la hidrodinámica ni en la morfología de la bahía.

C.1.2 Agua, hidrología y el dominio público marítimo terrestre.

En el EslA se indica:

La principal afección sobre las aguas continentales sería la posible contaminación de las aguas subterráneas por vertidos accidentales. En cuanto al medio marino, la actuación proyectada ocupará el Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), donde la perforación del sustrato marino que requiere la instalación de los pilotes generará partículas en suspensión en el agua, incrementándose la turbidez y, por tanto, disminuyendo la calidad de las aguas.

Que la actuación no supondrá una variación de las propiedades físico-químicas del agua de la zona, ya que la actuación será temporal y espacialmente puntual, afectando a 7,92 m². Para ello, el promotor se compromete a que no se realice ningún tipo de vertido al DPMT ni a los cursos de agua. Así como a cumplir las especificaciones recogidas en la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1998, de 28 de julio, de Costas.

Que, en caso de ser necesario, por la presencia de finos en suspensión, se utilizarán barreras antifinos (cortinas antiturbidez) que eviten la dispersión de los mismos. Asimismo, con objeto de evitar la dispersión, las perforaciones se realizarán en las condiciones hidrodinámicas más estables (mareas muertas, ausencia de viento, etc.).

En el proceso de consultas e información pública los organismos que se enumeran a continuación señalan en sus informes:

Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico: el proyecto no supondrá ningún tipo de afección sobre el Dominio Público Hidráulico, ni a las zonas de servidumbre y policía, señalando que aplicando las medidas preventivas y correctoras propuestas, que se consideran adecuadas, no producirá un impacto significativo sobre el ámbito competencial del Organismo, por lo que informa favorablemente al estudio de impacto ambiental presentado.

Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante, perteneciente al Ministerio de Fomento: al estar ubicado el proyecto en zonas cuya responsabilidad recae sobre Capitanía Marítima de Santander, el titular deberá ponerse en contacto con ella para el cumplimiento de las instrucciones relativas a la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina.

Capitanía Marítima de Santander: en el informe remitido señalan que no tienen observaciones que realizar en materia de medioambiente, pero que el proyecto fue informado en materia de seguridad marítima en su momento al promotor.

Gabinete Técnico de la Delegación del Gobierno en Cantabria: el proyecto cuenta con informe favorable de los organismos con competencias afectadas y el estudio hidrodinámico realizado determina que los efectos no son significativos, por lo que considera que la actuación es compatible ambientalmente.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística del Gobierno de Cantabria, señala que la zona donde se localiza el proyecto se encuentra incluida en el Plan de Ordenación del Litoral (Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre) dentro de la categoría de Sistemas Generales Territoriales, puerto estatal y Aeropuerto de Santander, y por ello, tiene una legislación específica.

C.1.3 Aire, factores climáticos, cambio climático.

El estudio de impacto ambiental afirma que las afecciones más importantes sobre la atmósfera, derivadas de la ejecución del proyecto serán la emisión de partículas durante los movimientos de tierra, la emisión de contaminantes y el aumento de los niveles sonoros por el funcionamiento de la maquinaria. Este tipo de impactos se producirán durante momentos concretos de la fase de obras, por lo que tienen un carácter temporal.

El aumento del ruido puede suponer molestias en la fauna que provoque el desplazamiento de individuos, la alteración de sus ciclos de actividad (vigilia, sueño, descanso, alimentación, etc.), incluso repercutir en la comunicación entre individuos. Entre las especies afectadas por esta causa destacan las que nidifican próximas a la cabecera 29 del aeropuerto: cernícalo común (*Falco tinnunculus*), paloma bravía (*Columba livia*), zampullín común (*Tachybaptus ruficollis*), focha común (*Fulica atra*), azulón (*Anas platyrhynchos*), gallineta de agua (*Gallinula chloropus*) y rascón (*Rallus aquaticus*).

Al realizarse las obras en horario nocturno también podrían ocasionar molestias a la población cercana. Por ello, el promotor realiza un modelo de simulación para el estudio del ruido en el que identifica las fuentes sonoras y las variables meteorológicas y aplica un software de cálculo con el que concluye que la mayor parte del ruido se concentra en los focos de obra y dentro de los límites de la zona de servicios aeroportuarios o se sitúan sobre el mar por lo que no se han inventariado viviendas ni equipamientos docentes ni sanitarios sensibles en los que exista superación de los objetivos de calidad acústica.

El promotor afirma que además de cumplir con la normativa vigente en relación a la potencia acústica de la maquinaria empleada, se incluirá en el plan de obra un cronograma de las labores a realizar procurando minimizar las afecciones acústicas a la población, como por ejemplo, empleando los caminos de acceso más adecuados para tal propósito.

En cuanto a la emisión de contaminantes químicos del aire, el estudio de impacto también recoge un análisis de las posibles fuentes emisoras y aplican un método de cálculo, en el que tienen en cuenta la maquinaria a emplear, los tiempos de ejecución, el volumen de movimiento de tierras, tipos de combustible a utilizar, etc. Como resultado se obtiene que los valores de emisiones contaminantes se deben principalmente a la colocación de las vigas, pero son bastante bajos y con un efecto temporal, por lo que concluyen que es muy improbable que se produzcan superaciones de los valores límite establecidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Durante la fase operativa se producirá un aumento en las emisiones lumínicas por la instalación de las nuevas luces. Pero, según el promotor, estas serán poco habituales, ya que de media se encenderán unas 4 veces al día y únicamente durante la fase previa al aterrizaje de las aeronaves. Además, el foco lumínico estará concentrado en la vertical, perdiéndose el 90% de su capacidad en un ángulo de 10.º respecto a la perpendicular al suelo.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística del Gobierno de Cantabria, indicó en el trámite de información pública que el proyecto debe tener en cuenta el Decreto 65/2010, de 30 de septiembre, por el que se aprueban las

Normas Urbanísticas Regionales y en especial, su artículo 32, en el cual establece que los diseños de los sistemas de alumbrado evitarán los sobreconsumos innecesarios, promoviéndose la utilización de las tecnologías más adecuadas para cada necesidad, teniendo en cuenta las características de los usos de la zona iluminada.

El promotor responde que las lámparas de aproximación proyectadas son de tipo LED, más eficientes desde el punto de vista energético. Además, aclara, que el sistema de iluminación es encendido por los controladores de tráfico aéreo, por lo que, fuera del horario operativo permanecerá apagado. Durante el horario operativo, es potestad del controlador de tráfico aéreo su encendido para mantener la seguridad en los aterrizajes, por lo que lo habitual es que permanezcan apagadas cuando las condiciones de visibilidad son buenas.

C.1.4 Flora y vegetación, fauna, biodiversidad.

El EsIA señala:

El incremento de la turbidez de las aguas durante la fase de construcción repercutirá en las poblaciones bentónicas vegetales, al reducirse la intensidad lumínica y por tanto en sus procesos fotosintéticos.

Se consideran los efectos del aumento de turbidez sobre las comunidades vegetales marinas como compatibles, ya que se trata de una afección reducida en el tiempo y de escasa magnitud y las corrientes marinas ayudarán a la rápida dilución y dispersión de las partículas en suspensión. Además, el EsIA recoge el compromiso de utilización de barreras antiturbidez.

La implantación de las instalaciones auxiliares, dentro del recinto aeroportuario, requerirá el desbroce y eliminación de ejemplares arbustivos y herbáceos, así como su sustitución por superficies artificiales. En el EsIA se cifra la superficie a desbrozar en 5.200 m², principalmente pastizales atlánticos en etapas regresivas que corresponden unos 1.200 m² a pastos con *Crithmum maritimum* situados en una pequeña franja en la cabecera 29 y a 7,92 m² de comunidades bentónicas con *Fucus vesiculosus* en la zona marina. Para la recuperación de la vegetación terrestre el promotor ha elaborado un plan de restauración ambiental e integración paisajística, donde se indican además los tratamientos necesarios para su mantenimiento una vez trasplantadas o repuestas.

En este plan de restauración se indica que las especies se seleccionarán estableciendo preferencia sobre las plantas autóctonas, no utilizándose especies de carácter invasor o híbrido. También cita que las labores de conservación se realizarán por un periodo mínimo de 2 años.

En cuanto a la fauna, las especies presentes pueden verse afectadas por el aumento de la turbidez asociada a la perforación del fondo marino y por el incremento de las emisiones acústicas y lumínicas.

La fauna presente se limita principalmente a gaviotas, la avifauna de la IBA n.º 026 Bahía de Santander citada anteriormente, la musaraña gris, el ratón de campo y comunidades bentónicas, constituidas esencialmente por almejas (babosa, fina, dorada, japonesa y almejón), berberecho, escupiña grabada, muergo, ostra, ostra japonesa, ostión y mejillón.

La presencia de la citada fauna se comprobará mediante una batida realizada por un especialista en fauna antes del inicio de las obras. En caso de detectarse ejemplares que pudieran ser trasladados a zonas equivalentes adyacentes se procederá al cambio de ubicación. Si alguno de los ejemplares fuera una especie amenazada o protegida por la legislación vigente, se pondrá en conocimiento de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria. Además, en el EsIA se afirma que en 12 meses desde la finalización de las obras, se comprobará que las comunidades detectadas inicialmente no están sufriendo ningún tipo de regresión derivada de la nueva estructura. En caso de que existieran reducciones significativas el promotor se compromete a coordinar, junto a la Consejería de Medio Ambiente de Gobierno Cántabro, un Plan de recuperación de la zona.

Se establecerá un cronograma de las obras que considere los ciclos de actividad de las especies afectadas, proponiendo, en principio, que las obras de desbroce se realicen preferiblemente en julio y agosto, ya que el periodo crítico para la mayoría de especies se desarrolla entre marzo y julio, mientras que en invierno es cuando mayor densidad y diversidad de especies habitan la bahía de Santander.

La mayor afección a la fauna marina será un posible aumento de turbidez durante el periodo de obras, por el incremento de partículas en suspensión. Por ello, como se citó anteriormente se dispondrán cortinas antiturbidez.

Respecto a la avifauna, se pueden producir interferencias entre estas y las aeronaves. Por ello, se precisa que las actuaciones contenidas en el proyecto no supondrán un aumento en el volumen del tráfico aéreo ni ninguna nueva dirección de vuelo. Además añade que el aeropuerto cuenta con un servicio de control de fauna que establece medidas para evitar las colisiones con aves.

Dada la proximidad de la IBA n.º 026 Bahía de Santander, en la nueva estructura se instalarán dispositivos antiposada, mediante espinas transparentes.

Respecto a la posible afección sobre la fauna nocturna terrestre (comadreja y quirópteros), el promotor aclara en la información complementaria aportada en febrero de 2017, que en su mayor parte el sistema de iluminación se sitúa sobre el mar, que el Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander está operativo entre las 7:15 y las 23:20 horas, encendiéndose el sistema de iluminación, dentro de este horario, desde la torre de control cuando se produzca una operación en dicha cabecera, mientras que fuera de dicho horario o cuando no se realicen operaciones permanecerá apagado.

Además informa de las características técnicas del alumbrado, que consiste en luces tipo LED regulables con una potencia máxima de 72 vatios (las 4 luces empotradas) y 37 vatios (las 24 luces elevadas), pudiéndose regular la intensidad lumínica en función de la visibilidad. Además, todas ellas serán unidireccionales, apuntando al cielo y con un haz luminoso de unos 10º de ángulo de dispersión, es decir pierden aproximadamente el 90% de su luminosidad a los 10º.

Para cuantificar las probables operaciones que pueden realizarse, el promotor aporta las realizadas durante el año 2016, las cuales fueron un total de 27 al día, de media (20 en la cabecera 29, objeto de este proyecto); siendo 10 de aterrizaje, de las cuales 4 operaciones se produjeron entre las 18:00 y las 23:20 horas.

Por otro lado el promotor hace referencia en esta documentación adicional a las cavidades catalogadas por parte de la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza que pueden ser refugio de murciélagos de importancia regional cercanas al proyecto como son La Cueva del Río (Igollo), La Cueva (Revilla) y El Pendo (Escobedo) que se encuentran a una distancia de más de 5 km del aeropuerto.

Por todo lo expuesto en la documentación adicional aportada el promotor no prevé afecciones sobre los quirópteros u otra fauna nocturna terrestre.

C.1.5 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000.

Aunque el proyecto está fuera de los límites de espacios protegidos de Cantabria y de la Red Natura 2000, el estudio de impacto reconoce la existencia de posibles vertidos difusos procedentes del acopio de materiales y de la propia construcción de los pilotes del sistema de iluminación que podrían influir en los mismos. El promotor se compromete a adoptar una serie de medidas protectoras con el fin de prevenir esas posibles afecciones, entre otros motivos, por estar dentro de una pequeña superficie de la IBA núm. 26, Bahía de Santander y estar en el entorno de hábitats de interés comunitario. De este modo la localización de los elementos auxiliares de obra se realizará fuera de los límites de estos espacios protegidos y se vigilará con especial cuidado el mantenimiento de la maquinaria de obra.

No obstante, el promotor señala que la presión será transitoria y la aplicación de las medidas preventivas detalladas anteriormente y las correctoras aplicables al resto de elementos del medio, minimizará estos riesgos, por lo que no lo consideran un factor de amenaza para los hábitats de la zona, ni para el LIC Dunas del Puntal y Estuario de Miera.

El estudio de impacto ambiental además, recoge un estudio específico sobre la hidrodinámica y de valoración de afección a la Red Natura 2000 en la Bahía de Santander en el que identifica las acciones que pueden causar impacto tanto para la fase de ejecución como de explotación e identifica los hábitats y especies de interés comunitario del citado LIC, concluyendo que la afección, derivada del desarrollo y uso de un sistema de iluminación de precisión en la cabecera 29 del aeropuerto, es nula.

En el proceso de consultas e información pública la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Cantabria, señaló que el proyecto no afecta al dominio público forestal, a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, ni a hábitats naturales de interés comunitario de carácter prioritario, incluidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE.

C.1.6 Paisaje.

La instalación del sistema de iluminación proyectado supondrá una intrusión visual, tanto por la estructura que le da soporte como por las luces que emitirá.

El promotor recuerda que la obra se sitúa en una zona antropizada donde se ubica actualmente el aeropuerto y las nuevas infraestructuras se adaptarán visualmente a las existentes.

C.1.7 Medio socioeconómico y patrimonio cultural.

En lo que respecta a posibles modificaciones de las infraestructuras y servicios existente, en el EsIA destaca que durante las obras no se afectará al carril Bici de Parayas (PRL-40), clasificado como pequeño sendero de pequeño recorrido del litoral por el Plan Especial de la Red de Sendas y de Caminos del Litoral y que discurre colindante al límite septentrional, oriental y meridional del aeropuerto, y que en la zona de la cabecera 29 discurre soterrado.

Asimismo, recoge que tampoco se afectará al tránsito marítimo que discurre por la bahía, ya que la actuación no se adentrará en el canal de la ría de Astillero.

A continuación se resume lo que han indicado los distintos organismos que han emitido informe durante el periodo de consultas e información pública y las contestaciones del promotor a dichas indicaciones.

La Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria señala que no se verán afectadas carreteras ni puertos de titularidad autonómica.

La Dirección General de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria indica que se deberá realizar un sondeo con metodología arqueológica en cada una de las zonas donde se pretender situar los pilotes y el estribo y un seguimiento arqueológico permanente de los movimientos de tierra y desmonte de las obras en esas áreas, por personal titulado y debidamente autorizado por la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de Cantabria, según establece la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria y el Decreto 36/2001, de 2 de mayo, de desarrollo parcial de la Ley.

El promotor contesta que con carácter previo a la ejecución de las obras, se realizará un sondeo con metodología arqueológica en cada una de las zonas donde se pretende situar los pilotes y el estribo. Asimismo, se realizará un seguimiento arqueológico permanente durante los movimientos de tierras y desmontes.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística del Gobierno de Cantabria señala que la actuación se realizará sobre el trazado del GRL 30 Circuito de Parayas Lonja de Santander, incluido en el Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral (PESC). Parte de la instalación proyectada se ubicará sobre un paso inferior peatonal y ciclista, sobre el que discurren en una planta superior las instalaciones portuarias. Por ello, solicita que si durante la fase de ejecución de las obras no fuera posible mantener operativo dicho paso, se habilite un trazado alternativo o en su caso se aplique lo dispuesto en el art. 39 del PESC, referente a la clausura de tramos, en este caso temporal.

Asimismo, señala que la actuación no está afectada por el ámbito de la Actuación Integral Estratégica de Reordenación Bahía de Santander recogida en el Anexo III de la Ley de Cantabria 2/2004, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación Litoral, y por tanto, tampoco por el Plan Especial de la Bahía (Decreto 23/2015, de 14 de mayo).

Respecto al paso inferior peatonal y ciclista del trazado del GRL 30, el promotor en su contestación a la alegación indica que permanecerá habilitado en todo momento, dado que las instalaciones se realizan sobre la estructura del mismo, mediante tubos adosados y por lo tanto no será necesario habilitar ningún desvío provisional.

C.1.8 Vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de seguimiento y vigilancia ambiental cuyos objetivos son verificar que las medidas protectoras y correctoras propuestas se desarrollan correctamente; controlar la evolución de los impactos residuales o la aparición de los no previstos e inducidos, para proceder en lo posible a su reducción, eliminación o compensación, y proporcionar información sobre la calidad y oportunidad de las medidas protectoras y correctoras adoptadas.

A continuación se enuncian algunas de las principales medidas que se tienen en cuenta en este plan, no siendo un listado exhaustivo del contenido del estudio de impacto ambiental:

La contrata elaborará un Plan de aseguramiento de la calidad ambiental que contendrá entre otros aspectos un plan de gestión y minimización de residuos, un plan de prevención y extinción de incendios, un manual de buenas prácticas ambientales, etc.

Se comprobará, mediante análisis periódicos, que la calidad de los efluentes de los diferentes procesos de depuración que se encuentren en la zona del parque de instalaciones auxiliares cumple la legislación vigente relativa al control de vertidos y lo establecido por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y el reglamento del Dominio Público Hidráulico al respecto.

Se realizará un control de los niveles sonoros producidos por la maquinaria de obra, garantizándose el cumplimiento de los niveles establecidos en la normativa vigente y se planificarán las actuaciones de obra para minimizar los niveles sonoros producidos por las mismas.

Se controlarán las emisiones de polvo y partículas en suspensión generadas por excavaciones y movimientos de tierra, demoliciones, paso de vehículos o uso de maquinaria pesada.

Se realizará un control de las emisiones contaminantes de la maquinaria empleada en la obra.

Se realizarán inspecciones visuales para comprobar posible contaminación, tanto de suelos como de aguas.

Se procederá al control de las analíticas de las aguas y comprobación de la autorización de vertido. Control visual y seguimiento del estado de las balsas y sistemas de depuración. Se comprobará que almacenamiento y abastecimiento de combustible se realizará en un recinto vallado e impermeabilizado con hormigón.

Se garantizará la protección del medio marino y litoral, mediante el control del correcto mantenimiento de las embarcaciones y la maquinaria a utilizar, la planificación de las operaciones a llevar a cabo en el mar, la realización de las perforaciones en las condiciones hidrodinámicas más estables y el uso de cortinas antifinos.

Se minimizará la afección a la vegetación comprobando que las superficies desbrozadas son las estrictamente necesarias, jalonando la superficie de ocupación y comprobando daños en las partes aéreas o radicales visibles de la vegetación. Se verificará el Plan de prevención y extinción de incendios.

Se minimizará la afección a fauna mediante la programación temporal y espacial de las obras, realizando un reconocimiento general de terreno previamente a la ejecución de los desbroces, y mediante la instalación y el mantenimiento en buen estado de un vallado perimetral, etcétera.

Se verificará la continuidad de todos los servicios de abastecimiento e infraestructuras afectados por la obra.

Se analizará la localización de todas las instalaciones de obra, comprobando que se sitúan fuera de las zonas de exclusión o restricción. Se comprobarán los permisos relativos a vertederos y zonas de préstamos a utilizar.

Se comprobará la correcta ejecución de la siembra e hidrosiembra, y la idoneidad de los materiales; así como la eficacia y el grado de cobertura del suelo conseguido. Este control se realizará semanalmente. Según el EsIA se considera un valor umbral en el grado de cobertura del 10% entre lo programado y la realidad.

D. Condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente.

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Además, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, el plan de restauración y demás documentación complementaria generada, siempre y cuando no contradigan lo establecido en la presente resolución.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas, así como aquellas medidas adicionales establecidas como respuesta a las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y al análisis técnico realizado.

D.1 Suelo, subsuelo, geodiversidad.

Las operaciones de repostaje de maquinaria de obra, cambios de aceite, etc. y el almacenamiento temporal de productos y residuos peligrosos se realizará en recipientes adecuados y en terrenos impermeabilizados y bajo cubierto, con un protocolo de actuación que prevenga los posibles derrames accidentales.

Se llevará a cabo la caracterización previa de los residuos generados durante las obras (tanto los resultantes de la construcción y demolición en medio terrestre, como los resultantes de la perforación de los pilotes en medio marino) para su calificación y clasificación. En función de los resultados, se deberá dar cumplimiento al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, así como a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y al Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero

D.2 Agua.

Para prevenir la dispersión de la pluma de turbidez se deberán aplicar medidas como la utilización de cortinas antiturbidez. Dichas cortinas deberán tener un francobordo suficiente para que no sea superado por el oleaje medio.

El proyecto constructivo deberá incluir protocolos de actuación en caso de vertidos accidentales de sustancias contaminantes al suelo, aguas, y medio marino, que deberán ser aprobados por el organismo de cuenca y la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

D.3 Aire, factores climáticos, cambio climático.

Con objeto de regular las instalaciones y aparatos de iluminación para prevenir y, en su caso, corregir la contaminación lumínica se debe garantizar el cumplimiento de las prescripciones que le sean de aplicación al proyecto de la Ley de Cantabria 6/2006, de 9 de junio, de Prevención de la Contaminación Lumínica.

Se garantizará el cumplimiento del 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, así como de la normativa autonómica y local en materia de ruido. En cuanto a la maquinaria utilizada deberá cumplir el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

D.4 Paisaje.

El cronograma de obras y el plan de restauración ambiental e integración paisajística, a reflejar en el proyecto constructivo del proyecto, se diseñará en coordinación y previo informe favorable del organismo autonómico competente en medio ambiente.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en este apartado deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Asimismo, la declaración de impacto ambiental favorable no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Aproximación cabecera 29 en el aeropuerto Seve Ballesteros-Santander, al concluirse que no producirá impactos adversos significativos siempre y cuando se realice la alternativa descrita, en las condiciones señaladas en el presente análisis técnico.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de evaluación ambiental, y se comunica a la Dirección de Navegación Aérea División de Calidad y Medio Ambiente ENAIRE para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 13 de julio de 2018.–El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

Aproximación cabecera 29 en el aeropuerto Seve Ballesteros-Santander

