

RES 0119/2010001



MINISTERIO  
DE FOMENTO



SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
EKOLOGIA TRANTSIZIORAKO MINISTERIOA  
SERVICIO DE COSTAS DE GIPUZKOA

09 ABR. 2019

Destinatario

ENTRADA  
3/13370

FECHA - 4 ABR 2019

S/REF CNC02/96/20/0025  
C-281-GIPUZCOA

N/REF 47/SS

Ministerio para la Transición Ecológica

Servicio Provincial de Costas en Guipúzcoa

Plaza Pio XII, nº 6 – 3ª Planta

20010 Donostia-San Sebastián

#### ASUNTO

**Solicitud de reserva de utilización del dominio público marítimo-terrestre con destino al aeropuerto de San Sebastián, término municipal de Hondarribia (Guipúzcoa)**

Mediante escrito de 25 de marzo de 2019, se acompaña solicitud de fecha 15 de marzo, que se adjuntan como documento nº1, en el que Aena S.M.E., S.A. insta al Ministerio de Fomento incoar expediente de reserva de dominio público marítimo terrestre a favor de este Departamento para su posterior adscripción a dicha mercantil, de la superficie delimitada por las coordenadas que figuran en las páginas 6 y siguientes del documento remitido por Aena titulado "AEROPUERTO DE SAN SEBASTIAN. SOLICITUD DE RESERVA DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE", de fecha marzo de 2019, cuya copia se adjunta como documento nº 2, que permita ocupar de forma permanente el ámbito de dominio público afectado por la línea marítimo terrestre definido en dicho proyecto.

Dicha petición se justifica para la regularización de las instalaciones de la concesión otorgada por Orden Ministerial de 18 de diciembre de 1951 a la Diputación Provincial de Gipuzkoa, para el relleno y saneamiento de una marisma en el estuario del río Bidasoa, en el término municipal de Hondarribia (Gipuzkoa), con destino a la construcción del aeropuerto de Gipuzkoa. El plazo de la citada concesión finalizó el 29 de julio de 2018, en cumplimiento de la disposición transitoria decimosexta del Reglamento General de Costas, aprobado por Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre.



Por tanto, se pretende exclusivamente garantizar la continuidad del uso público aeroportuario, con categoría de Sistema General Aeroportuario, de esos terrenos en las mismas condiciones que las actualmente existentes.

Al amparo de lo dispuesto en el artículo 102.5 del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, se remite la documentación antedicha a ese Organismo al objeto de que se inicie la tramitación administrativa que permita efectuar la reserva a este Departamento ministerial.

EL DIRECTOR GENERAL DE  
AVIACIÓN CIVIL



Fdo. Raúl Medina Caballero

# **DOCUMENTO Nº 1**



Ministerio de Fomento  
Dirección General de Aviación Civil

25 MAR. 2019

Entrada 247

Fecha	27-03-2019	Número	491
A:	EAPW.		

Madrid, 25 de marzo de 2019

S-3793

---

**A** D. Raúl Medina Caballero  
Director General de Aviación Civil

**De** D. Javier Marín San Andrés  
Director General Negocio Regulado


**Asunto: Dominio Público Marítimo-Terrestre en el Aeropuerto de San Sebastián (N/Ref.: 47/).**

---

En relación con su solicitud de informe sobre una concesión otorgada inicialmente a la Diputación Provincial de Guipuzkoa, mediante Orden Ministerial de 18 de diciembre de 1951, para el relleno y saneamiento de una marisma con destino a la construcción del Aeropuerto de San Sebastián, se adjunta solicitud formal de incoación ante el Ministerio de Medio Ambiente del oportuno expediente de Reserva de Dominio Público Marítimo-Terrestre a favor del Ministerio de Fomento para su posterior adscripción a Aena.





	DIVISIÓN GESTIÓN PATRIMONIAL
SALIDA Nº: 3718 19	
FECHA: 22/03/19	

**Ilmo. Sr. D. Raúl Medina Caballero**  
Director General de Aviación Civil Ministerio de Fomento  
Paseo de la Castellana, 67 Madrid,  
28071MADRID

15 de marzo de 2019

**ASUNTO: SOLICITUD PARA LA TRÁMITACIÓN DE UNA RESERVA DE DOMINIO PÚBLICO  
MARITIMO TERRESTRE, PARA EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN**

A propuesta de la Secretaria de Estado de Transportes y de conformidad 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 la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en fecha 17 de julio de 2001, se aprobó el vigente Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián, en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta su desarrollo previsible, y se delimita la Zona de Servicio del aeropuerto, el cual, se ubica en la desembocadura del río Bidasoa, en el término municipal de Hondarribia, donde gran parte de su superficie se encuentra sobre una antigua concesión en la zona de dominio público marítimo terrestre de 74.163,10 m<sup>2</sup> (ampliada a 200 m<sup>2</sup> más respecto del proyecto original), otorgada a la Diputación Provincial de Guipuzkoa para el relleno y saneamiento de una marisma con destino a la construcción del Aeropuerto de Gipuzkoa por Orden Ministerial de 18 de diciembre de 1951.

Como consecuencia de la extinción del plazo de citada concesión (en aplicación de la DT 16ª del Reglamento General de Costas, aprobado por Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre) y la modificación del deslinde del dominio público marítimo-terrestre, procede incoar, ante el Ministerio de Medio Ambiente, el oportuno expediente de **Reserva de Dominio**, a favor de ese Ministerio de Fomento, para su posterior adscripción Aena S.M.E., S.A., que permita ocupar de forma permanente el ámbito de dominio público afectado por la línea marítimo terrestre definido en el proyecto que se adjunta al presente escrito.

**Juan Carlos Alfonso Rubio**  
Secretario General del Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A.

## **DOCUMENTO Nº 2**

## AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN



---

**SOLICITUD DE RESERVA DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE**

## **ÍNDICE GENERAL**

### **DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA**

1.1.- ANTECEDENTES

1.2.- OBJETO DEL PROYECTO

1.3.- DEFINICIÓN DEL PROYECTO

### **DOCUMENTO Nº 2: PLANO SOLICITUD OCUPACIÓN DOMINIO MARÍTIMOTERRESTRE**

**DOCUMENTO Nº 3:** B.O.E. NÚMERO 189, DE FECHA 9 DE AGOSTO DE 2006, EN EL QUE SE PUBLICA LA ORDEN FOM/2617/2006, DE 13 DE JULIO, POR LA QUE SE APRUEBA EL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIAN

### **DOCUMENTO Nº 4: DOCUMENTOS ANTECEDENTES**

### **DOCUMENTO Nº 5: MEMORIA AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR VIGENTE**

**DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA**

**ÍNDICE DE LA MEMORIA**

1.1.- ANTECEDENTES

1.2.- OBJETO DEL PROYECTO

1.3.- DEFINICIÓN DEL PROYECTO

### 1.1.- ANTECEDENTES

El Aeropuerto de San Sebastián, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.<sup>ª</sup> de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «3-D», clasificado como «aeropuerto de tercera categoría» según la clasificación del artículo 22 de la ley 24/2001 de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificada, según dicha ley, por la orden FOM 405/2003 de 25 de febrero, y como aeródromo de letra de clave «B» por el Real Decreto 792/1976, de 18 de marzo, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián.

A propuesta de la Secretaria de Estado de Transportes y de conformidad 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 la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en fecha 17 de julio de 2001, se aprobó el vigente Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián, en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta su desarrollo previsible, y se delimita la Zona de Servicio del aeropuerto, la cual se ubica en la desembocadura del río Bidasoa, en el término municipal de Hondarribia.

Parte de los terrenos en los que se ubicaba en origen el Aeropuerto provenían de una antigua concesión en la zona de dominio público marítimo terrestre de 74.163,10 m<sup>2</sup> (superficie que se vio ampliada al aumentar la longitud de la pista en 200 m más respecto del proyecto original que contemplaba una longitud total de 1.000 m), otorgada por Orden Ministerial de 18 de diciembre de 1951 a la Diputación Provincial de Guipuzkoa, para el relleno y saneamiento de una marisma con destino a la construcción del Aeropuerto de Gipuzkoa.

En la actualidad, la mayor parte de la superficie del Aeropuerto se encuentra sobre el dominio público marítimo-terrestre, cuyo deslinde está publicado en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica.

El plazo de la concesión citada finalizó el 29 de julio de 2018, en cumplimiento de la disposición transitoria decimosexta del Real Decreto 879/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

La Diputación Foral de Guipuzkoa no ha solicitado la prórroga extraordinaria de la concesión establecida en el artículo segundo de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, ya que actualmente dicho organismo no gestiona el aeropuerto, motivo por el que se han iniciado los trámites para formalizar el Acta de Reversión al Estado de los terrenos de dominio público marítimo-terrestre ocupados por la concesión.

Con fecha 26 de octubre de 2018 el Servicio Provincial de Costas de Guipuzkoa solicitó a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Fomento, el pronunciamiento sobre el mantenimiento o el levantamiento de las obras e instalaciones de la concesión referida, extinguida por vencimiento de plazo, resultando dicho pronunciamiento a

favor del mantenimiento de las obras e instalaciones objeto de concesión, otorgando un plazo de 6 meses para que AENA presente una solicitud de nueva concesión con el mismo objeto.

## 1.2 OBJETO DEL PROYECTO

De acuerdo con la disposición transitoria decimosexta del Reglamento General de Costas, las concesiones vigentes antes del 29 de julio de 1988 se entenderán otorgadas por un plazo de 30 años a contar desde esa fecha, sin perjuicio de que puedan ser prorrogadas de acuerdo con el artículo 2 de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, ha concluido? el título que permite la ocupación de del dominio público marítimo terrestre que, de acuerdo al Plan Director vigente, se mantiene dicha la necesidad de ocupación hasta la fecha.

En atención a lo anterior, interesa, para obtener una solución homogénea y permanente, la solicitud de una RESERVA DE DOMINIO PÚBLICO MARITIMO –TERRESTRE a favor del Ministerio de Fomento para su posterior adscripción a Aena S.M.E., S.A., en la superficie delimitada por la relación de coordenadas de deslinde del dominio público marítimo-terrestre, que a continuación se relacionan, a los fines de obtenerse el correspondiente título que habilite la autorización de la ocupación del dominio público, tal y como establece el Art. 84 de la Ley 33/2003, de 30 de noviembre de Patrimonio de las Administraciones Públicas:

### COORDENADAS

Se trata de dos recintos, el de mayor tamaño (199.897,02 m<sup>2</sup>) se define por las siguientes coordenadas:

X=598270.7371 Y=4801336.4892  
X=598277.4971 Y=4801345.4192  
X=598283.9671 Y=4801353.5692  
X=598290.6171 Y=4801361.9392  
X=598298.4371 Y=4801371.8792  
X=598300.4171 Y=4801374.3192  
X=598306.0971 Y=4801381.3492  
X=598326.4471 Y=4801407.9692  
X=598338.6971 Y=4801424.1992  
X=598354.1671 Y=4801443.6992  
X=598388.4371 Y=4801487.9292  
X=598418.4671 Y=4801526.3092  
X=598449.3371 Y=4801565.6692  
X=598483.9671 Y=4801609.6592  
X=598518.0071 Y=4801653.5192  
X=598529.7771 Y=4801668.5892  
X=598541.0471 Y=4801682.3092  
X=598564.8971 Y=4801712.4392  
X=598591.2871 Y=4801746.3192  
X=598595.4571 Y=4801751.6792  
X=598597.1371 Y=4801754.7992  
X=598596.8971 Y=4801755.0992  
X=598597.6671 Y=4801756.9792  
X=598598.7471 Y=4801760.3892  
X=598600.2671 Y=4801766.5992  
X=598600.8671 Y=4801774.1992  
X=598599.8971 Y=4801782.5292



SOLICITUD DE RESERVA DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE EN EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIAN POR  
CADUCIDAD DE CONCESIÓN A FAVOR DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE GUIPUZKOA

---

X=598596.5271 Y=4801792.3492  
X=598590.3971 Y=4801802.3092  
X=598582.8471 Y=4801809.2692  
X=598571.0271 Y=4801815.4492  
X=598556.1471 Y=4801819.3792  
X=598538.3871 Y=4801823.1592  
X=598521.0271 Y=4801827.0292  
X=598506.3671 Y=4801829.7992  
X=598496.3771 Y=4801831.8592  
X=598491.2871 Y=4801832.3592  
X=598481.8371 Y=4801831.3392  
X=598472.8271 Y=4801827.9392  
X=598468.6671 Y=4801825.8592  
X=598462.6471 Y=4801822.5092  
X=598458.0771 Y=4801819.6092  
X=598455.7071 Y=4801817.6092  
X=598455.5571 Y=4801817.9092  
X=598453.6471 Y=4801815.8892  
X=598436.3571 Y=4801793.9892  
X=598411.8071 Y=4801762.4692  
X=598389.3471 Y=4801733.5492  
X=598362.9671 Y=4801700.1292  
X=598345.6071 Y=4801678.3092  
X=598331.0871 Y=4801659.3792  
X=598298.0171 Y=4801616.7492  
X=598273.0171 Y=4801584.7392  
X=598249.7671 Y=4801554.6092  
X=598221.1471 Y=4801518.1392  
X=598201.7471 Y=4801492.9792  
X=598179.9871 Y=4801464.9792  
X=598149.2071 Y=4801425.6392  
X=598123.4371 Y=4801392.4692  
X=598109.0571 Y=4801373.6092  
X=598097.6771 Y=4801358.2392  
X=598077.2171 Y=4801331.3692  
X=598066.2571 Y=4801319.1192  
X=598061.3471 Y=4801315.3992  
X=598059.0571 Y=4801314.0792  
X=598056.3571 Y=4801312.5392  
X=598052.2371 Y=4801310.6992  
X=598050.0171 Y=4801309.7192  
X=598044.9171 Y=4801308.2492  
X=598038.1471 Y=4801307.6492  
X=598032.3871 Y=4801307.4992  
X=598028.2471 Y=4801307.7492  
X=598027.6671 Y=4801307.8892  
X=598023.4071 Y=4801308.8192  
X=598019.9971 Y=4801309.7592  
X=598012.1771 Y=4801311.9792  
X=598010.0637 Y=4801312.0979  
X=598005.4713 Y=4801293.5232  
X=598002.7521 Y=4801282.5256  
X=597977.9819 Y=4801182.5665  
X=597936.2522 Y=4801091.5671  
X=597893.8629 Y=4801025.5173  
X=597855.5535 Y=4800965.8276  
X=597835.5635 Y=4800903.6881  
X=597807.0833 Y=4800802.8889  
X=597751.3150 Y=4800793.3583  
X=597659.7726 Y=4800820.1033  
X=597656.6471 Y=4800816.6092  
X=597642.0792 Y=4800800.3232  
X=597732.8354 Y=4800772.1283

SOLICITUD DE RESERVA DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE EN EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIAN POR CADUCIDAD DE CONCESIÓN A FAVOR DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE GUIPUZKOA

---

X=597785.3836 Y=4800760.6292  
X=597793.8564 Y=4800754.0253  
X=597807.8227 Y=4800743.1397  
X=597811.6825 Y=4800739.1098  
X=597789.0531 Y=4800731.1196  
X=597615.3364 Y=4800508.9701  
X=597676.1443 Y=4800492.8411  
X=597723.4790 Y=4800482.2543  
X=597726.6571 Y=4800483.7392  
X=597728.8171 Y=4800484.4092  
X=597732.5771 Y=4800485.9192  
X=597734.3671 Y=4800486.9092  
X=597741.9571 Y=4800491.3692  
X=597745.5271 Y=4800493.7792  
X=597749.2771 Y=4800497.3292  
X=597750.5771 Y=4800499.0192  
X=597755.0471 Y=4800502.0392  
X=597757.5371 Y=4800504.0592  
X=597761.2771 Y=4800507.8192  
X=597766.3071 Y=4800513.3692  
X=597771.5871 Y=4800519.5892  
X=597774.4371 Y=4800523.2492  
X=597780.1771 Y=4800531.3092  
X=597783.0271 Y=4800535.5292  
X=597786.1771 Y=4800540.0192  
X=597789.0771 Y=4800544.3192  
X=597791.6971 Y=4800548.7592  
X=597793.7871 Y=4800552.1192  
X=597797.7371 Y=4800558.3992  
X=597799.2371 Y=4800560.9192  
X=597800.5371 Y=4800563.2992  
X=597802.6971 Y=4800567.9192  
X=597804.0071 Y=4800570.3492  
X=597805.3171 Y=4800573.0592  
X=597806.9271 Y=4800577.4092  
X=597807.7471 Y=4800579.8892  
X=597808.2971 Y=4800582.8592  
X=597808.8971 Y=4800585.6892  
X=597810.0071 Y=4800596.2792  
X=597810.5171 Y=4800601.6292  
X=597811.3071 Y=4800605.2292  
X=597811.8771 Y=4800609.4392  
X=597812.9571 Y=4800613.1092  
X=597814.0071 Y=4800616.1392  
X=597815.3771 Y=4800622.3892  
X=597817.8171 Y=4800638.4592  
X=597819.3171 Y=4800643.4492  
X=597820.2271 Y=4800647.1392  
X=597820.8371 Y=4800649.9292  
X=597821.8971 Y=4800654.1392  
X=597822.1171 Y=4800655.4092  
X=597822.5271 Y=4800658.6392  
X=597822.6971 Y=4800665.1492  
X=597822.4571 Y=4800678.7092  
X=597822.2010 Y=4800683.6547  
X=597822.3171 Y=4800689.2792  
X=597822.2371 Y=4800694.6692  
X=597822.1071 Y=4800709.6392  
X=597822.1371 Y=4800711.1292  
X=597822.2071 Y=4800714.3592  
X=597822.0171 Y=4800718.3992  
X=597821.5521 Y=4800720.6155  
X=597819.8171 Y=4800723.9792

SOLICITUD DE RESERVA DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE EN EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIAN POR CADUCIDAD DE CONCESIÓN A FAVOR DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE GUIPUZKOA

---

X=597817.8065 Y=4800727.0065  
X=597815.8546 Y=4800730.5965  
X=597814.5171 Y=4800734.0192  
X=597812.8208 Y=4800739.7536  
X=597812.7571 Y=4800742.7092  
X=597813.0707 Y=4800746.8411  
X=597815.3424 Y=4800753.3054  
X=597819.6171 Y=4800758.6892  
X=597834.1871 Y=4800777.4692  
X=597841.8071 Y=4800787.2592  
X=597847.1671 Y=4800794.1192  
X=597859.2771 Y=4800809.6192  
X=597866.1371 Y=4800818.4292  
X=597869.3871 Y=4800822.5892  
X=597880.3871 Y=4800836.7092  
X=597884.8271 Y=4800842.3292  
X=597894.6071 Y=4800854.8292  
X=597902.1271 Y=4800864.4992  
X=597904.7171 Y=4800867.8292  
X=597916.8671 Y=4800883.4392  
X=597928.2371 Y=4800897.9992  
X=597930.7771 Y=4800901.2492  
X=597937.6271 Y=4800909.7292  
X=597947.8671 Y=4800923.1492  
X=597959.0971 Y=4800937.7092  
X=597970.2871 Y=4800952.0492  
X=597981.7171 Y=4800966.5592  
X=597992.2871 Y=4800980.0692  
X=597993.8371 Y=4800982.0492  
X=598008.2571 Y=4801000.5192  
X=598023.2271 Y=4801019.6092  
X=598023.6371 Y=4801020.1392  
X=598040.0871 Y=4801041.2892  
X=598051.9971 Y=4801056.6292  
X=598055.5871 Y=4801061.2392  
X=598074.6071 Y=4801085.5292  
X=598088.7571 Y=4801103.5692  
X=598093.0271 Y=4801108.9992  
X=598109.6271 Y=4801130.4292  
X=598115.1271 Y=4801137.4392  
X=598127.3171 Y=4801152.9992  
X=598144.6671 Y=4801175.1292  
X=598151.5271 Y=4801183.7992  
X=598157.9171 Y=4801191.9392  
X=598164.5671 Y=4801200.4892  
X=598170.8271 Y=4801208.3792  
X=598175.4771 Y=4801214.5292  
X=598177.1271 Y=4801216.5792  
X=598185.2071 Y=4801227.1392  
X=598191.3471 Y=4801235.0992  
X=598197.7871 Y=4801243.3392  
X=598203.5271 Y=4801250.6692  
X=598209.1271 Y=4801257.8192  
X=598211.1671 Y=4801260.4492  
X=598215.6271 Y=4801266.1792  
X=598227.5171 Y=4801281.3892  
X=598232.6871 Y=4801287.9492  
X=598238.6971 Y=4801295.8592  
X=598244.3671 Y=4801303.1592  
X=598251.4071 Y=4801312.1992  
X=598258.1271 Y=4801320.6192  
X=598263.9271 Y=4801327.8492  
X=598270.7371 Y=4801336.4892

El segundo de los recintos (1.677,16 m<sup>2</sup>) se delimita con las coordenadas a continuación:

X=597416.0055 Y=4800476.3295  
X=597393.8449 Y=4800483.1669  
X=597377.0627 Y=4800488.3449  
X=597372.5971 Y=4800472.5292  
X=597372.9271 Y=4800472.4292  
X=597370.7971 Y=4800465.0992  
X=597367.2971 Y=4800452.7192  
X=597370.4771 Y=4800450.3292  
X=597405.0376 Y=4800433.6089  
X=597405.2356 Y=4800434.3800  
X=597410.2935 Y=4800454.0805  
X=597416.0055 Y=4800476.3295

### 1.3 DEFINICIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de solicitud de Reserva de Dominio Público Marítimo-Terrestre viene definido por las coordenadas que delimitan las áreas de ocupación recogidas en el apartado anterior, que en conjunto abarcan una superficie de 201.574,18 m<sup>2</sup>.

En la memoria ambiental, incluida entre la documentación necesaria para la aprobación del Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián, se contemplan los espacios naturales protegidos incluidos en esta Reserva de Dominio. El presente documento no propone una alteración de la superficie ocupada ni de la intensidad en que esta es utilizada.

Por Aena

DIRECTORA DEL PROYECTO



Fdo.: Sara García Ruiz

Por Aena

INGENIERA AUTORA DEL PROYECTO



Fdo.: Raquel Yagüe de la Red

**DOCUMENTO Nº 2.PLANO SOLICITUD OCUPACIÓN DOMINIO MARÍTIMOTERRESTRE**





201.574,18 m<sup>2</sup>

SUPERFICIE AFECTADA

- PROPIEDAD DE AENA
- D.P.M.T. RIBERA DEL MAR
- D.P.M.T.
- D.P.M.T. SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN



<b>AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN</b>	
DIRECCIÓN ASERENA, AERENSA Y GESTIÓN PATRIMONIAL SEGURIDAD Y OPERACIONES AEROPORTUARIAS	
<b>PROYECTO:</b>	<b>AFECCION GRÁFICA DE LA SUPERFICIE DE AFECCION DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE EN EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN</b>
<b>TÍTULO:</b>	DESCRIPCIÓN GRÁFICA DE LA SUPERFICIE DE AFECCION DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE EN EL AEROPUERTO.
HOJA Nº 1 de 1	Nº DE PLANOS: 1
ESCALA:	FECHA: Septiembre 2018
DESCRIPCIÓN:	ESQUEMA GRÁFICO
CONSULTOR:	RENUSA



**DOCUMENTO Nº 3: B.O.E. NÚMERO 189, DE FECHA 9 DE AGOSTO DE 2006, EN EL QUE SE  
PUBLICA LA ORDEN FOM/2617/2006, DE 13 DE JULIO, POR LA QUE SE APRUEBA EL PLAN  
DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIAN**

**14494** *ORDEN FOM/2617/2006, de 13 de julio, 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 2858/1981, 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» según la clasificación del artículo 22 de la ley 24/2001 de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificada, según dicha ley, por la orden FOM 405/2003 de 25 de febrero, 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.

Mediante la Orden del Ministro de Fomento de 17 de julio de 2001 fue aprobado el vigente Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián.

El Aeropuerto de San Sebastián sirve un tráfico, fundamentalmente internacional de tipo regular, que en el año 2003 superó los 283.000 de pasajeros totales, lo que supuso un crecimiento del 4,6 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 plataformas de viraje en los extremos de pista para giro de 180 °, por carecer de calle de rodadura, y tiene una capacidad de 10 movimientos a la hora aunque esta capacidad se puede ver reducida sensiblemente debido a los procedimientos existentes; para el estacionamiento de aeronaves, existe una plataforma con seis puestos de estacionamiento, ninguno de los cuales está asistido por pasarela, con una capacidad de 10 movimientos a la hora. La capacidad del campo de vuelos se verá incrementada mediante la creación de nuevos procedimientos y así poder adaptarse a la demanda prevista. Además, se establecen actuaciones que adapten estas infraestructuras a la normativa de OACI.

La capacidad de la plataforma es suficiente para atender la demanda prevista, por lo que no serían necesarias actuaciones para adaptarla al tráfico esperado.

En cuanto al edificio terminal, el Aeropuerto de San Sebastián requiere la ampliación de algunas de las áreas que lo componen, además de actuaciones en otros ámbitos del subsistema de actividades aeroportuarias, como el cerramiento del aparcamiento 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 Autónoma 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 dé una respuesta integral, no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos en España, sino también a los requerimientos y necesidades de los usuarios del aeropuerto y de su entorno.

Para ello, resulta imprescindible revisar el vigente Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, al objeto de introducir modificaciones de carácter sustancial en el mismo 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.

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, el nuevo Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián que se aprueba por 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 2020; 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 compatibilidad con el desarrollo urbanístico periférico.

El nuevo Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián, lo sitúa en terrenos del término municipal de Hondarribia, con una superficie estimada de 37,4 hectáreas, y propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista hasta por lo menos el año 2020.

Las principales actuaciones consisten en la adaptación de la pista a la normativa de OACI, redistribución de las circulaciones de la plataforma, ampliación del edificio terminal y redistribución de espacios, instalación de un nuevo hipódromo de recogida de equipajes en el edificio terminal de pasajeros y ampliación de la bolsa de taxis y cerramiento del aparcamiento. 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 del Secretario General de Transportes y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

Primero.-Se aprueba el «Plan Director del Aeropuerto de 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 garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos.

Segundo.-La zona de servicio del Aeropuerto delimitada por el Plan Director tiene una superficie estimada de 37,381 hectáreas, de las cuales 29,640 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 4,310 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, y 3,431 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 4.4 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 menor que la delimitada por el Plan Director anterior (O.M de 17 de julio de 2001), por lo que se desafectan o se excluyen 12,593 hectáreas al no ser necesarias en la alternativa seleccionada, y comprendidas entre los actuales accesos al aeropuerto, la carretera nacional N-638, la margen izquierda del arroyo de Jaizubía y los límites del actual aeropuerto, y los ubicados en la prolongación del eje de pista para la cabecera 04 y al sur del área terminal y el aparcamiento. Los terrenos desafectados o excluidos para la zona de servicio propuesta se representan gráficamente en el plano número 4.3 del Plan Director.

Las superficies y la ordenación recogidas en el Plan Director, son de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, pudiendo estar sujetas a modificaciones siempre que, a juicio de la autoridad aeronáutica competente, no se consideren sustanciales.

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.º subsistema de movimiento de aeronaves; 2.º subsistema de actividades aeroportuarias, con sus correspondientes zonas funcionales, y 3.º zona de reserva aeroportuaria.

1. El subsistema de movimiento de aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares, y comprende una superficie estimada de 29,681 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 oeste del campo de vuelos, frente al edificio terminal.

1.2 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 4,310 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 4.2 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: 2,982 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,011 hectáreas.

2.3 Zona de apoyo a la aeronave: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,145 hectáreas.

2.4 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto, entre los que se encuentran el bloque técnico, la torre de control, el SEI y las instalaciones radioeléctricas. Superficie: 1,077 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: 0,094 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 3,431 hectáreas, según se representa en el plano número 4.1 del Plan Director.

Cuarto.-Los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, o normativa que lo sustituya, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves.

A fin de compatibilizar el entorno con el planeamiento aeroportuario, y de conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, en los planos n.º 5.1, 5.2 y 5.3 (hojas 1 y 2) del Plan Director se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián, tanto las establecidas en el Real Decreto 792/1976 como las propuestas hasta su desarrollo previsible. Igualmente, a tales efectos, se encuentran recogidas las envolventes acústicas en los planos n.º 6.1, 6.2, 6.3 y 6.4. Así mismo, en el punto III.6 «Compatibilidad del Aeropuerto con su Entorno» del Plan Director, se incluyen los «Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios».

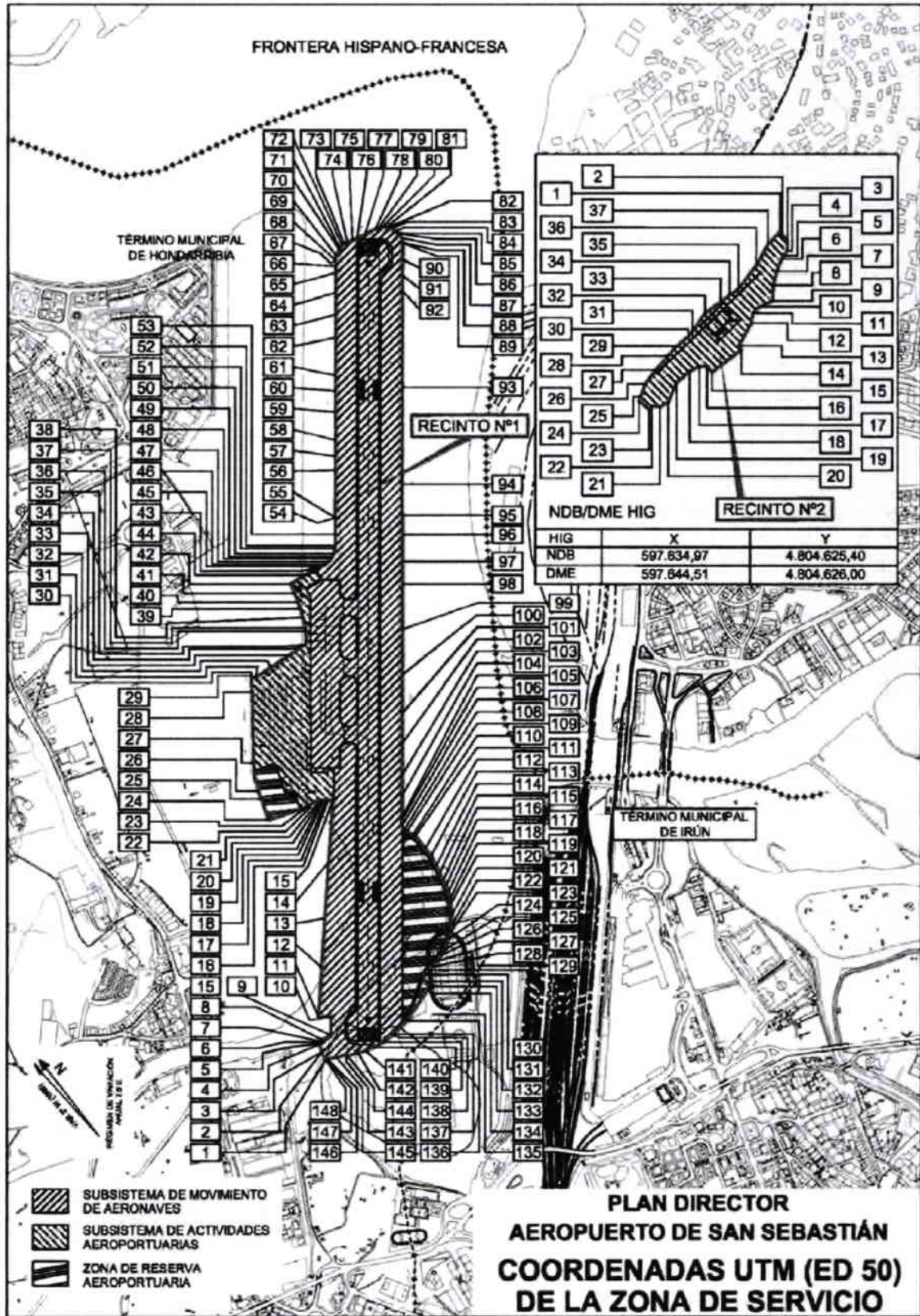
Quinto.-Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento 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.

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

Séptimo.-Queda derogada la Orden del Ministro de Fomento de 17 de julio de 2001 por la que se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián.

Madrid, 13 de julio de 2006.-La Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez Arza.

ANEXO



**Coordenadas UTM (ED50) de la zona de servicio aeropuerto de San Sebastián**

COORDENADAS UTM (ED50) DE LA ZONA DE SERVICIO AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN								
1	x	597473	21	x	597814	41	x	598045
	y	4800663		y	4801115		y	4801507
2	x	597479	22	x	597782	42	x	598051
	y	4800682		y	4801126		y	4801528
3	x	597478	23	x	597778	43	x	598118
	y	4800682		y	4801121		y	4801522
4	x	597483	24	x	597695	44	x	598119
	y	4800699		y	4801150		y	4801519
5	x	597485	25	x	597711	45	x	598127
	y	4800700		y	4801197		y	4801517
6	x	597492	26	x	597717	46	x	598137
	y	4800698		y	4801214		y	4801515
7	x	597492	27	x	597746	47	x	598145
	y	4800699		y	4801269		y	4801515
8	x	597495	28	x	597840	48	x	598154
	y	4800703		y	4801393		y	4801517
9	x	597516	29	x	597859	49	x	598159
	y	4800699		y	4801422		y	4801519
10	x	597541	30	x	597859	50	x	598166
	y	4800731		y	4801420		y	4801523
11	x	597520	31	x	597863	51	x	598175
	y	4800748		y	4801413		y	4801530
12	x	597591	32	x	597904	52	x	598179
	y	4800828		y	4801411		y	4801534
13	x	597661	33	x	597952	53	x	598195
	y	4800907		y	4801407		y	4801554
14	x	597743	34	x	597986	54	x	598217
	y	4800998		y	4801404		y	4801583
15	x	597833	35	x	597995	55	x	598216
	y	4801099		y	4801403		y	4801583
16	x	597824	36	x	598013	56	x	598281
	y	4801105		y	4801427		y	4801665
17	x	597820	37	x	598017	57	x	598299
	y	4801107		y	4801432		y	4801688
18	x	597814	38	x	598027	58	x	598321
	y	4801109		y	4801453		y	4801716
19	x	597816	39	x	598034	59	x	598358
	y	4801113		y	4801472		y	4801764
20	x	597813	40	x	598039	60	x	598387
	y	4801114		y	4801487		y	4801800

COORDENADAS UTM (ED50) DE LA ZONA DE SERVICIO AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN								
61	x	598408	82	x	598696	103	x	597986
	y	4801827		y	4802012		y	4801049
62	x	598459	83	x	598700	104	x	597958
	y	4801893		y	4802006		y	4801013
63	x	598490	84	x	598704	105	x	597929
	y	4801932		y	4801996		y	4800976
64	x	598520	85	x	598705	106	x	597925
	y	4801971		y	4801992		y	4800971
65	x	598546	86	x	598706	107	x	597918
	y	4802004		y	4801988		y	4800961
66	x	598554	87	x	598706	108	x	597916
	y	4802016		y	4801976		y	4800951
67	x	598563	88	x	598703	109	x	597918
	y	4802026		y	4801965		y	4800945
68	x	598562	89	x	598701	110	x	597925
	y	4802028		y	4801966		y	4800931
69	x	598570	90	x	598679	111	x	597926
	y	4802033		y	4801937		y	4800925
70	x	598583	91	x	598657	112	x	597927
	y	4802039		y	4801909		y	4800891
71	x	598587	92	x	598637	113	x	597927
	y	4802041		y	4801884		y	4800870
72	x	598594	93	x	598507	114	x	597922
	y	4802042		y	4801718		y	4800846
73	x	598600	94	x	598377	115	x	597919
	y	4802042		y	4801551		y	4800829
74	x	598606	95	x	598336	116	x	597915
	y	4802041		y	4801497		y	4800812
75	x	598618	96	x	598310	117	x	597913
	y	4802038		y	4801464		y	4800798
76	x	598630	97	x	598274	118	x	597910
	y	4802036		y	4801417		y	4800785
77	x	598648	98	x	598244	119	x	597904
	y	4802032		y	4801379		y	4800771
78	x	598673	99	x	598182	120	x	597899
	y	4802026		y	4801300		y	4800762
79	x	598680	100	x	598121	121	x	597885
	y	4802024		y	4801221		y	4800741
80	x	598687	101	x	598069	122	x	597871
	y	4802020		y	4801156		y	4800723
81	x	598693	102	x	598028	123	x	597861
	y	4802015		y	4801103		y	4800714

COORDENADAS UTM (ED50) DE LA ZONA DE SERVICIO AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN								
124	x	597849	133	x	597750	142	x	597539
	y	4800705		y	4800651		y	4800632
125	x	597826	134	x	597745	143	x	597517
	y	4800692		y	4800648		y	4800641
126	x	597813	135	x	597682	144	x	597517
	y	4800687		y	4800627		y	4800642
127	x	597797	136	x	597665	145	x	597496
	y	4800683		y	4800621		y	4800653
128	x	597782	137	x	597624	146	x	597478
	y	4800681		y	4800618		y	4800662
129	x	597774	138	x	597623	147	x	597477
	y	4800680		y	4800616		y	4800660
130	x	597771	139	x	597598	148	x	597474
	y	4800680		y	4800615		y	4800662
131	x	597758	140	x	597573	1	x	597473
	y	4800678		y	4800620		y	4800663
132	x	597750	141	x	597555			
	y	4800666		y	4800625			

Coordenadas UTM (ED50) de la parcela del NDB/ DME HIG

COORDENADAS UTM (ED50) DE LA PARCELA DEL NDB/ DME HIG								
1	x	597671	14	x	597650	26	x	597597
	y	4804675		y	4804610		y	4804591
2	x	597672	15	x	597634	27	x	597603
	y	4804672		y	4804597		y	4804599
3	x	597675	16	x	597631	28	x	597610
	y	4804669		y	4804601		y	4804606
4	x	597675	17	x	597627	29	x	597615
	y	4804664		y	4804601		y	4804612
5	x	597673	18	x	597622	30	x	597621
	y	4804661		y	4804598		y	4804617
6	x	597672	19	x	597614	31	x	597623
	y	4804659		y	4804591		y	4804620
7	x	597669	20	x	597610	32	x	597630
	y	4804653		y	4804581		y	4804630
8	x	597667	21	x	597605	33	x	597639
	y	4804645		y	4804578		y	4804636
9	x	597667	22	x	597601	34	x	597643
	y	4804637		y	4804579		y	4804640



<b>COORDENADAS UTM (ED50) DE LA PARCELA DEL NDB/ DME HIG</b>								
<b>10</b>	<b>x</b>	<b>597660</b>	<b>23</b>	<b>x</b>	<b>597599</b>	<b>35</b>	<b>x</b>	<b>597648</b>
	<b>y</b>	<b>4804633</b>		<b>y</b>	<b>4804577</b>		<b>y</b>	<b>4804643</b>
<b>11</b>	<b>x</b>	<b>597656</b>	<b>24</b>	<b>x</b>	<b>597594</b>	<b>36</b>	<b>x</b>	<b>597658</b>
	<b>y</b>	<b>4804630</b>		<b>y</b>	<b>4804582</b>		<b>y</b>	<b>4804656</b>
<b>12</b>	<b>x</b>	<b>597655</b>	<b>25</b>	<b>x</b>	<b>597595</b>	<b>37</b>	<b>x</b>	<b>597664</b>
	<b>y</b>	<b>4804624</b>		<b>y</b>	<b>4804584</b>		<b>y</b>	<b>4804667</b>
<b>13</b>	<b>x</b>	<b>597649</b>				<b>1</b>	<b>x</b>	<b>597671</b>
	<b>y</b>	<b>4804612</b>					<b>y</b>	<b>4804675</b>

**DOCUMENTO Nº 4: DOCUMENTOS ANTECEDENTES**

- 1.- Concesión otorgada por O.M. de 18 de diciembre de 1951 a la Diputación Provincial de Guipúzcoa, para llevar a cabo el saneamiento de una marisma con posible destino al Aeropuerto de Guipúzcoa, en T.M. de Fuenterrabía.
- 2.- Acta de Reconocimiento de 22 de agosto de 1955. Saneamiento de una marisma sita en Playaundi-Amute en el estuario del Bidasoa con posible destino al Aeropuerto de Guipúzcoa.
- 3.- Plano de 1955
- 4.- Sesión ordinaria de la Diputación Provincial de Guipúzcoa de 9 de agosto de 1960 por la que se acuerda la cesión de terrenos al Ministerio del Aire.
- 5.- O.M. de 10 de febrero de 1993 por la que el Ministerio de Defensa entrega los Aeropuertos Civiles y los adscribe a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).
- 6.- Comunicación de vencimiento del plazo de la Concesión de fecha 15 de febrero de 2019.



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS

SUBDIRECCION GENERAL DE COSTAS Y SEÑALES MARITIMAS

Servicio de Ordenación y Gestión del Dominio Público

Sección 1

JR/GE/G

REGISTRO DE SALIDA  
1980.09 0.0113

Madrid, a 14 de DICIEMBRE de 1990

S/R.:

NR.: C-281-GUIPUZCOA

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO  
SERVICIO DE COSTAS DE GUIPUZCOA  
14 ENE 1991  
ENTRADA

Destinatario:

SERVICION DE COSTAS DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO EN GUIPUZCOA  
20071-SAN SEBASTIAN

ASUNTO:

CONCESION OTORGADA POR O.M. DE 18 DE DICIEMBRE DE 1951 A LA DIPUTACION PROVINCIAL DE GUIPUZCOA, PARA LLEVAR A CABO EL SANEAMIENTO DE UNA MARISMA CON POSIBLE DESTINO AL AEROPUERTO DE GUIPUZCOA, EN TERMINO MUNICIPAL DE FUENTERRABIA.

Adjunto se remite la documentación existente en este Servicio relativa al tema reseñado en el asunto.

EL JEFE DEL SERVICIO,





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y SEÑALES MARÍTIMAS

SECCIÓN PRIMERA

C. Guipúzcoa - 281-

190  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Y SEÑALES MARÍTIMAS  
19 DIC 1951  
SALIDA  
MINUTA

Visto el expediente promovido por la Diputación provincial de Guipúzcoa, que solicita la concesión de una marisma sita en Playsundi-Amuti, en el estuario del Bidasoa, con posible destino al aeropuerto de Guipúzcoa.

Resultando que se trata de cerrar una zona, en parte de dominio público, de 1.020 m. de longitud por 150 m. de anchura, aproximadamente, mediante un malecón de pedraplén, protegido por un manto de escollera y rellenar dicha marisma con arena hasta la cota de 0,50 m. por encima de la pleamar viva equinoccial, proponiéndose construir sobre dicho relleno la primera pista del aeropuerto dicho.

Resultando que el expediente ha sido tramitado con arreglo al artículo 48 de la Ley de Puertos y a los 7 y demás correspondientes del Reglamento para la ejecución de dicha Ley; que en la información pública no se han producido reclamaciones contrarias a dicha preten- sión.

Resultando que el Ministerio de Marina y la Subsecretaría de Marina Mercante, informan favorablemente la petición de que se trata. El Ingeniero Director de Grupo de Puertos de Guipúzcoa informa que la marisma que se intenta rellenar constituye una pequeña parte de los terrenos que quedarán saneados mediante la terminación del Plan de encauzamiento de la desembocadura del Bidasoa, proyectado por dicho Ingeniero y los de Ponts et Chaussées, de Département des Basses Pyrénées, y aprobado por el Ministerio de Travaux Publics et de Transports francés, en 13 de febrero de 1946, en la parte que concierne a su nación y por Orden del Ministerio de Obras Públicas.





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINUTA

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y SEÑALES MARÍTIMAS

SECCIÓN PRIMERA

de 15 de Noviembre del mismo año, en lo tocante al territorio español. Del mencionado Plan de ensanchamiento se ha comenzado la ejecución de un importante tramo francés y está en avanzada realización otro gran tramo español. La Jefatura de Obras Públicas interesó favorablemente la petición y propone que se otorgue la concesión con las condiciones que se recogen en esta Orden.

Resultando que en el curso de este expediente, el Presidente de la citada Diputación, nombrado que se ha constituido por Orden de la Subsecretaría del Ministerio del Aire, de 2 de enero del año en curso, la Junta Técnica Administrativa del Aeropuerto tipo "C" de San Sebastián, siendo designado Presidente de la misma el de la Diputación de referencia. En este dicho Presidente que la petición a que se refiere este expediente, suscrita en nombre de la Diputación se entiende transferida a la Junta del Aeropuerto referido.

Considerando que la pretensión de que se trata se contrae al ensanchamiento y rellenado de una marina, sujeta al artículo 48 de la Ley de Puertos, de 19 de enero de 1928; que en el expediente se han cumplido todos los trámites que se establecen para esta clase de concesiones en los artículos 53 y 54 del Reglamento de 19 de enero de 1928 para la ejecución de la misma Ley; que la referida marina es una parte de las comprendidas en el Plan de ensanchamiento de la desembocadura del Bidasoa, aprobado por la citada O.M. de 15 de Noviembre de 1946, y visto de ejecución, y pueden por tanto autorizarse sin otros trámites, las expresadas obras de ensanchamiento, otorgándose por este Ministerio la concesión correspondiente, sin perjuicio de las disposiciones que en orden a la ejecución del Aeropuerto se dictan por el Ministerio del Aire, dentro de su competencia.





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINUTA

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y SEÑALES MARÍTIMAS

SECCIÓN PRIMERA

✓ Considerando que de las actuaciones del expediente no se desprende que la Junta mencionada goza de personalidad jurídica, y procedo, en consecuencia, otorgar la concesión a la Diputación Provincial de Guipúzcoa, sin perjuicio de que esta Corporación pueda enajenar dicha concesión, con arreglo al artículo 105 de la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1977.

Este Ministerio, de acuerdo con la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, ha resuelto:

Otorgar la concesión con las condiciones siguientes:

1ª.- Se otorga a la Diputación Provincial de Guipúzcoa la concesión de una marina de 74.165,19 m<sup>2</sup>. para cierre y relleno de la misma, en el estuario del Bidasoa, en el término municipal de Fuenterrabia.

2ª.- Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto presentado que lleva fecha Agosto de 1986 y suscrita por el Ingeniero de Caminos, Don Ramón Iriberrán y el Ingeniero Aeronáutico Don Luis Azórraga.

3ª.- La concesión se entenderá otorgada a perpetuidad, dejando a salvo el derecho de propiedad, sin perjuicio de tercero y con arreglo a la Ley de Puertos, principalmente en lo que se refiere a las servidumbres de salvamento y vigilancia litoral, debiendo ser igualmente respetadas las servidumbres legalmente establecidas en la parcela objeto de la concesión.

4ª.- Se dará comienzo a las obras en el plazo de sesenta días y deberán quedar terminadas en el plazo de cinco años, contados ambos plazos a partir de la fecha de notificación de la concesión.

5ª.- Las obras serán replanteadas por la Jefatura





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINUTA

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Y SEÑALES MARÍTIMAS

SECCIÓN PRIMERA

de Obras Públicas de Guipúzcoa con el concurso del ingeniero Director del Grupo de Puertos de Guipúzcoa y del resultado se levantará acta que será sometida a la aprobación de la Superioridad. El concesionario queda obligado a solicitar de la Jefatura de Obras Públicas, la práctica del replanteo y a consignar el importe de su presupuesto en la liquidación de la misma, en tiempo y forma de modo que pueda verificarse el replanteo, dentro del plazo señalado para comenzar las obras.

6a.- Terminadas las obras el concesionario lo pondrá en conocimiento de la Jefatura de Obras Públicas, a fin de proceder al oportuno reconocimiento, de cuyo resultado se levantará acta, que será sometida a la aprobación de la Superioridad.

7a.- Las obras quedarán bajo la inspección y vigilancia de la Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa y de la Dirección del Grupo de Puertos de Guipúzcoa.

8a.- Todos los gastos que originen el replanteo, la inspección y el reconocimiento de las obras, serán de cuenta del concesionario.

9a.- El concesionario reintegrará, salvo exención legal, la concesión con arreglo a lo dispuesto en la vigente Ley del Timbre y elevará la fianza al 5 por 100 del importe del Presupuesto en el plazo de un mes antes del replanteo.

10a.- El concesionario queda obligado al cumplimiento de las Leyes de accidentes del trabajo, retiro obrero y demás disposiciones vigentes de carácter social, al de la Ley de protección a la Industria





MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

MINUTA

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y SEÑALES MARÍTIMAS

SECCIÓN PRIMERA

Nacional y a lo que sea aplicable a esta concesión del vigente Reglamento de Costas y Fronteras, quedando obligado, asimismo, a respetar las servidumbres de vigilancia litoral y salvamento.

11.ª.- La falta de cumplimiento por el concesionario de cualquiera de las condiciones anteriores, será causa de nulidad de la concesión, y llegada esta causa no procederá con arreglo a lo determinado en las cláusulas vigentes o que en lo sucesivo se dicten sobre la materia.

Lo que de Orden comunicada por el Sr. Ministro digo a V.S. para su conocimiento, el del interesado y demás efectos.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid 18 de Diciembre de 1951.

EL DIRECTOR GENERAL:

*Francisco M. de Vidales*

Sr. Ingeniero Jefe de O.P. de Guipúzcoa.





SANEAMIENTO DE UNA MARISMA SITA EN PLAYAUNDI-AMUTE EN EL ESTUARIO DEL BIDASOA CON POSIBLE DESTINO AL AEROPUERTO DE GUIPÚZCOA.

Concesión otorgada por O.M. de 18 de Diciembre de 1951

Concesionario : Diputación Provincial de Guipúzcoa.

ACTA DE RECONOCIMIENTO.

Reunidos el día de la fecha en el lugar de emplazamiento de las obras, Don Ramón Iribarren, Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, Don Francisco Javier Urquía, Ingeniero de Caminos afecto a la Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa, y Don Santiago Urtizberea, Ayudante de Obras Públicas, afecto al mismo servicio, se procedió á efectuar las operaciones necesarias para el reconocimiento de las obras.

Se comprobó que las obras se han efectuado de acuerdo con el proyecto de la concesión otorgada con la única modificación de prolongarla doscientos metros (200 metros) más, según se indica en el plano adjunto.

Esta prolongación, que en modo alguno perjudica á la pesca ó navegación en la ría, sino que las beneficia principalmente como consecuencia del mejor encauzamiento de las corrientes vaciantes con la consiguiente mejora del canal, ha sido efectuada urgentemente en atención al deseo del Excmo. Sr. Ministro del Aire con la finalidad de prolongar la pista del Aeropuerto de mil (1.000) a mil doscientos metros (1.200 metros) de longitud, por lo que no hay inconveniente alguno en legalizar su situación.

Para que conste y á los efectos oportunos firmamos la presente Acta por cuadruplicado en Fuenterrabía á veintidos de Agosto de mil novecientos cincuenta y cinco.

*Ramón Iribarren*

*Francisco Javier Urquía*  
*Santiago Urtizberea*



EXAMINADO  
EL INGENIERO JEFE

*Modesto Zubizarreta*







Donostia San Sebastián 2017 ABE. 28 DIC.  
*Segundo Díez Moliner*  
Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio

## Acta núm. 7

Sesión ordinaria del día 9 de Agosto de 1960.

En la Ciudad de San Sebastián, a nueve de agosto de mil novecientos sesenta, se reunió en su Salón de Sesiones, previamente convocada al efecto, la Excm. Diputación Provincial de Guipúzcoa, bajo la Presidencia del Ilmo. señor don Vicente Asuero Ruiz de Arcaute, y asistencia de los señores Diputados, don José María Zavala Alcívar-Jáuregui, don Manuel Eceizabarrena Fernández, don José María Royo-Villanova Morales, don Ramón Flórez Salazar, don Julio Otaduy Rivière, don Miguel Uranga Arzac, don Vicente Eizaguirre Fort, don José Joaquín Aristizabal Altamira, don Gregorio Armendáriz Elcoro, don Pablo Hunolt Arana, don Federico Barreda González y don Ignacio Echeverría Altamira, asistidos del Interventor de Fondos Provinciales, don Luis Ezcurdia Elola y del Secretario de la Corporación, don Mariano Ciriquiáin Gaiztarro.

Excusa su asistencia el Diputado don Alberto Artiz Colmenares.

Puestos en pie los señores Presidente y Diputados y hecha por los mismos la Señal de la Cruz, el señor Presidente declaró abierta la sesión a las once horas de la mañana, y se dió lectura por mí, el Secretario, del acta correspondiente a sesión ordinaria celebrada el día 28 de junio último, que fue aprobada, adoptándose a continuación los siguientes acuerdos:

Se dió lectura a la siguiente moción de la Presidencia, con las certificaciones que integran el correspondiente expediente previo, que fue aprobado en todas sus partes por el voto favorable de todos los señores Diputados presentes que constituyen sobradamente más de las dos terceras partes del número legal de miembros de que se compone la Corporación, adoptándose, por tanto con el quorum exigido por el artículo 96 del Reglamento de Bases de las Corporaciones Locales:

1.—Cesión al Ministerio del Aire de los terrenos del Aeropuerto de Playa-aundi.





Donostia  
San Sebastián  
2017 ABE. 28  
DIO.  
Segundo Díez Molinero  
Mugikortasun eta Lurralde Antolatzearen Departamentua  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio

«La Junta Técnico-Administrativa del Aeropuerto de San Sebastián, en su sesión de 2 de abril de 1957, conforme a lo que había convenido con el Ministerio del Aire para la construcción por éste, de la pista de aterrizaje y de las obras de relleno necesarias al efecto, acordó ceder al expresado Ministerio los terrenos, marismas y edificios adquiridos por ella al fin indicado, haciéndole en su día el oportuno ofrecimiento, que fue aceptado por Decreto de 23 de agosto de 1958, inserto en el Boletín Oficial del Estado, núm. 236 correspondiente al día 19 de septiembre del mismo año, en cuyo único artículo se decía literalmente: «Se autoriza al Ministerio del Aire para aceptar con carácter definitivo, en nombre del Estado, los terrenos y edificios cedidos a título gratuito por la Junta Técnico-Administrativa del Aeropuerto de San Sebastián, situados en dicho aeropuerto y término municipal de Fuenterrabía, cuya superficie es de doscientos sesenta y dos mil quinientos sesenta y seis metros cuadrados con treinta centímetros, también cuadrados, libres de toda carga y siempre que previamente a la donación, se acredite la titularidad e inscripción a nombre de su actual propietario.

Como buena parte de los propietarios de los terrenos que adquirió la Junta, al expresado fin, tenían una titulación defectuosa o carecían de ella, con objeto de resolver estas dificultades, la Junta procedió a la adquisición de ellos por documento privado y cuando decidió ordenar la titulación para dar cumplimiento al expresado Decreto para poder hacer la entrega formal de los mismos al Ministerio del Aire, extendió una certificación conforme a lo prevenido en el artículo 206 del texto refundido de la Ley Hipotecaria y el 303 del Reglamento para su ejecución, solicitando su inmatriculación en el Registro de la Propiedad, pero se tropezó con algunas dificultades y se desistió de ello, procediéndose después a la inscripción de parte de esos terrenos que habían sido objeto de la Concesión Administrativa de una marisma, sita en Playa-aundi, del estuario del Bidasoa, causada por el Ministerio de Obras Públicas, en 18 de diciembre de 1953, con una superficie de 74.163,10 metros cuadrados, más 31.200 metros de concesión prolongada, reconocida en el Acta de reconocimiento, que hacen un total de 105.363,10 metros cuadrados, que fueron inscritos en el Registro de la Propiedad, como finca núm. 2.807, al folio 127, del tomo 818 del Archivo, libro 59, del Ayuntamiento de Fuenterrabía, inscripción 1.ª.

Pero media la circunstancia de que cuando se solicitó la concesión de la expresada marisma, en el año 1951, no se había constituido aún formalmente la Junta Técnico-Administrativa del Aeropuerto, por lo que la petición se causó por la Diputación Provincial de Guipúzcoa, para la construcción del Aeropuerto, claro está y, aunque tan pronto como la Junta quedó constituida, el Presidente de la Diputación, que lo es también de la Junta, se dirigió al Ministerio, que todavía no había causado la concesión, dándole cuenta de la constitución de la misma y solicitando que la concesión se hiciera a nombre de ella, como se reconoce en el último Resultando de la Concesión, al otorgarse ésta se dispuso en el último Considerando que como de «las actuaciones del expediente no se desprendía que la Junta mencionada goce de personalidad jurídica, y procede en consecuencia, otorgar la concesión a la Diputación Provincial de Guipúzcoa, sin perjuicio de que esta Corporación pueda enajenar dicha concesión». En su consecuencia, la Concesión Administrativa de la expresada marisma, aunque se pidió para el Aeropuerto y pertenece en realidad a la Junta Técnico-Administrativa del mismo, que es la que sufragó los primeros gastos de desecación y relleno, por las razones formalistas expuestas, figura a nombre de la Diputación Provincial de Guipúzcoa, y a su nombre está inscrita en el Registro de la Propiedad.

Cuando la Junta Técnico-Administrativa del Aeropuerto hubo de formalizar las distintas escrituras públicas para la adquisición de las diversas fincas que necesitaba para la construcción y establecimiento del mismo, tuvo la misma preocupación que había tenido el Ministerio de Obras Públicas al causar la concesión administrativa de la marisma de Playa-aundi, en el estuario del Bidasoa, en Fuenterrabía, en orden a su personalidad jurídica y salvó la preocupación haciendo que las ad-





quisiciones las hiciera la Diputación con destino al Aeropuerto y los pagos con cargo a los fondos que poseía la Junta Técnico-Administrativa del Aeropuerto; así adquirió la casa «Hendaya-aurres», de don Felipe Pérez Ecenarro para permutarla con la casa «Arburu-enea», del cerrado de San Rafael, que se necesitaba para el Aeropuerto, de la propiedad de don Ignacio Arburu; la fábrica de salazón, sita en el cerrado de San Isidoro, de la propiedad de doña María Julia Arechaga y López de Letona; la casa de nueva planta, con sus servicios y jardines, sita en el cerrado denominado «El Puntale», de la propiedad de doña Margarita Echeverría Errasti; y dos parcelas de terreno, un terreno sembrado y un terreno juncal, labrantío de la propiedad de don Antonio Ortíz de Zárate y Arriola, todas cuyas fincas que luego se describirán, con expresión de sus títulos, están en jurisdicción de Fuenterrabía.

De todo lo expuesto se deduce que las expresadas fincas, aunque adquiridas por la Diputación e inscritas a su nombre en el Registro de la Propiedad, no le pertenecen en realidad sino a la Junta Técnico-Administrativa del Aeropuerto por haberse adquirido para las necesidades del mismo y haber sido pagadas, en las que medió precio, con los fondos de la Junta y no de la Diputación y habiéndose acordado por la Junta Técnica del Aeropuerto, en su sesión de 2 de abril de 1957, su cesión gratuita al Ministerio del Aire, como se había convenido entre ellos para la ejecución de las obras necesarias por éste y resuelto por Decreto de 23 de agosto del mismo año la aceptación de la cesión, la Diputación debe proceder a la cesión convenida y acordada de las referidas fincas que aunque inscritas a su nombre pertenecen a la Junta.

Surge el problema de si sería o no necesaria la autorización del Ministerio de la Gobernación para cumplimiento de lo dispuesto en el punto 2.º del artículo 189 de la Ley de Régimen Local. En realidad no parece que había de ser necesaria puesto que no se trata de bienes del Patrimonio Provincial y si se pusieron a nombre de la Diputación y no de la Junta Técnico-Administrativa, que es a quien en realidad pertenecen, fue para salvar ciertos escrúpulos legales de si ésta tendría o no personalidad jurídica para adquirir y poseer, pero como es una exigencia legal que no contiene otra ni más excepción que la señalada en el punto 2.º del artículo 95 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales de 22 de mayo de 1955, esta Presidencia considera que debe solicitarse, para cumplir las formalidades legales del caso, en la seguridad de que el Ministerio, comprendiendo las circunstancias del mismo, otorgará la autorización solicitada sin exigir el cumplimiento de las formalidades dispuestas en el artículo 96 del Reglamento de Bienes de 22 de mayo de 1955, ya que no se trata de bienes del Patrimonio Provincial, sino de la Junta Técnico-Administrativa del Aeropuerto Provincial de Guipúzcoa, que es en realidad a quien le pertenecen por haberse adquirido para la construcción del Aeropuerto y haberlos pagado, en los que medió precio, de sus fondos.

En virtud de todo lo expuesto, esta Presidencia tiene el honor de elevar a la superior consideración de S. E. el siguiente

#### PROYECTO DE ACUERDO

1.º—Que previa autorización del Ministerio de la Gobernación, para el debido cumplimiento de lo dispuesto en el punto 2.º del artículo 189 de la Ley de Régimen Local, se cedan gratuitamente al Ministerio del Aire que ha sido autorizado para aceptarlas, por Decreto de 23 de agosto de 1957, aparecido en el Boletín Oficial del Estado núm. 238 correspondiente al día 19 de septiembre del mismo año, y conforme a lo acordado por la Junta Técnico-Administrativa del Aeropuerto Provincial de San Sebastián, en su sesión de 2 de abril de 1959, las siguientes fincas que aunque adquiridas por esta Diputación, e inscritas a su nombre en el Registro de la Propiedad, lo fueron para la construcción y establecimiento del Aeropuerto y abonado, en las que medió precio, con los fondos de la expresada Junta Técnico-Administrativa del Aeropuerto.

- a) Una marisma, ya cerrada, desecada por relleno de arena y saneada, en Playa-

2017 ABE 20  
Segundo Diez Molinero  
Mugikortasuneko eta Lurralde Antolatutako Departamentua  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio





9 DE AGOSTO

aundi, del estuario del Bidasoa, en jurisdicción de Fuenterrabía, de 74.163,10 metros cuadrados, más una ampliación de la misma en 200 metros lineales, con una superficie de 31.200 metros cuadrados, que hacen una superficie total de 105.363,10 metros cuadrados, que fue cedida por Concesión Administrativa para la construcción y establecimiento del Aeropuerto Provincial, causada por la Dirección General de Puertos de 18 de diciembre de 1951 y levantada la correspondiente acta de reconocimiento en 22 de agosto de 1955. Ha sido valorada en 684.860,15 pesetas.

Está inscrita en el Registro de la Propiedad de San Sebastián, a nombre de la Excm. Diputación Provincial de Guipúzcoa, como finca núm. 2.807, al folio 127 del tomo 818 del Archivo, Libro 59 del Ayuntamiento de Fuenterrabía, inscripción primera.

b) Casa de nueva planta, denominada «Arburu-enea», sita en el cerrado de San Rafael, de Fuenterrabía, con terrenos de antepuerta y labranza que la rodean; constaba de planta baja destinada a cuadra, y piso alto y desván, con una longitud en la fachada principal, de once metros y un fondo de nueve metros cuadrados y veinticinco áreas y sesenta y seis centiáreas el que rodea la casa.

Toda la finca mide, por consiguiente, veintiséis áreas y sesenta y cinco centiáreas y confina por el Norte o espalda, con tierra de don Joaquín Olasagasti, por el Este o derecha entrando, con sembradío de don Sebastián Arocena, por el Sur o frente, con lezón y por Poniente o izquierda, con tierra labrantía de doña Martina Arocena. Hoy limita por todos sus lados con terrenos del Aeropuerto y la casa ha sido demolida, por exigencias de aquél. Está valorada en 265.000 pesetas.

Fue adquirida de don Ignacio Arburu Mendiburu, por escritura de permuta por otra finca de la Diputación adquirida por ésta, con los fondos de la Junta Técnico-Administrativa del mismo por escritura pública otorgada en fe del Notario de San Sebastián, don Miguel de Castells, en 25 de abril de 1955, bajo el número 696 de su Protocolo. Se halla inscrita en el Registro de la Propiedad de San Sebastián, en el tomo 256 del Archivo, Libro 25 del Ayuntamiento de Fuenterrabía, folio 218, finca número 1.123, inscripción 8.ª.

c) Fábrica de salazón, sita en el cerrado de San Isidoro, de Fuenterrabía, con una superficie de treinta y cinco áreas y cincuenta y cinco centiáreas, lindante por el Norte con terrenos de don Patricio Vargas, doña Natalia Pérez y la trompa; por Sur, con tierra de don Graciano Daguerre; por Este, malecón del río Bidasoa y por Oeste, con la Avenida de Calvo Sotelo. Sobre parte de dicho solar se construyó el edificio de la fábrica de salazón, al Oeste de la finca, con entrada por la Avenida de Calvo Sotelo, sobre una planta de diez áreas y cinco centiáreas, limitando por todos los lados con su propio terreno, que después ha sido transformado, mediante las obras correspondientes, en Estación de Servicios del Aeropuerto. Hoy limita por todos sus lados menos por el Oeste, que sigue confinando con la Avenida de Calvo Sotelo, con terrenos del Aeropuerto.

Está valorada en un millón ciento noventa y siete mil pesetas, con noventa céntimos.

Le pertenece por haberla adquirido de doña María Julia Arechaga y López de Letona, para la construcción y exigencias del Aeropuerto y pagada con los propios fondos de la Junta Técnico-Administrativa del Aeropuerto, por escritura otorgada ante el Notario de San Sebastián, don Miguel de Castells, en 28 de abril de 1955 bajo el número de orden 727 de su Protocolo.

Se halla inscrita en el Registro de la Propiedad de San Sebastián en el tomo 587 del archivo, libro 47 del Ayuntamiento de Fuenterrabía, folio 1.901, finca número 2.271, inscripción 11.ª.

d) Casa de nueva planta, con sus terrenos y jardines sita en el Puntal de Fuenterrabía, con una superficie de ciento veintisiete metros, noventa y cinco centímetros cuadrados de sótanos y tres plantas, en la fachada Este; adosada a la fachada existía una terraza de hormigón armado con una superficie de cuarenta y ocho metros cuadrados de fondo, y en la fachada Norte otra pequeña terraza, con una escalera, ocupando una superficie de ocho metros cuadrados, siendo en total la superficie

Donosti/ San Sebastián

2017 ABE. 20  
DIA

Segundo Díez Moliner

Mungikortasuneko eta Lurralde Antolaketako

Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio



9 DE AGOSTO



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio

97 KOPIA EGIAZTATUA  
COPIA ADVERADA

ocupada por la casa, terrazas y escaleras, de ciento ochenta y siete metros con cuarenta y cinco decímetros cuadrados y setecientos cuarenta y dos metros noventa y siete decímetros cuadrados, la superficie del terreno circundante a la casa; y linda por su frente o Norte, por su derecha entrando u Oeste y por su izquierda o Este, con el resto de terrenos de donde se segregó, que quedó de la propiedad de don Juan Bautista Iñarra y por la espalda o Sur, con terrenos ganados al mar. Las edificaciones y sus terrazas han sido demolidas por exigencias del Aeropuerto. Se halla valorada en doscientas veinticinco mil pesetas.

Fue adquirida por la Diputación, de doña Margarita Echeverría Errasti, para la construcción y establecimiento del Aeropuerto y pagada con los fondos de la Junta Técnico-Administrativa del mismo por escritura pública otorgada en fe del Notario de San Sebastián, don Miguel de Castells en 21 de enero de 1956, bajo el número de orden, 78, de su Protocolo.

Se halla inscrita en el Registro de la Propiedad de San Sebastián, al tomo 513 de su Archivo, libro 43 del Ayuntamiento de Fuenterrabía, folio 39, finca número 1.886, inscripción 11.<sup>a</sup>.

e) Los cuatro terrenos del cercado de San Isidoro, jurisdicción de Fuenterrabía, que se describen a continuación:

c-1. Parcela de terreno sembradío de quinientos noventa y siete metros cuadrados, confinante por el Norte, con terreno restante de don Francisco y don Máximo Pérez y otros; por el Sur con don Javier Michelena, por el Este con el lezón del cerrado y por el Oeste con vía pública. Se halla inscrito en el Registro de la Propiedad, de San Sebastián, al tomo 674 del Archivo, libro 51 de Fuenterrabía, vuelto, finca número 2.385, inscripción 2.<sup>a</sup>.

c-2. Porción de terreno de quinientos cuarenta y nueve metros, cuarenta decímetros cuadrados, confinante por el Norte con terreno de don Francisco y don Máximo Pérez y otros; por el Sur con el de Juan Miguel Sagarzazu; por el Este, con lezón y por el Oeste, con vía pública. Inscrito en el Registro de la Propiedad de San Sebastián al tomo 606 del Archivo, libro 48 de Fuenterrabía, folio 97 vuelto, finca 2.247, inscripción 2.<sup>a</sup>.

c-3. Terreno sembradío de ochocientos veintinueve metros y cincuenta y cuatro decímetros cuadrados, confinante por el Norte con terreno de don Juan Miguel Sagarzazu; por el Sur, con tierras de los Herederos de don Práxedes Ayestarán, por Este con lezón y por el Oeste con el depósito de aguas. Inscrito en el Registro de la Propiedad de San Sebastián al tomo 440, libro 39 de Fuenterrabía, folio 34, finca número 1.718, inscripción 7.<sup>a</sup>.

c-4. Trozo de terreno juncal labrantío, de cabida de ochocientos cuarenta y nueve metros, cuarenta decímetros cuadrados, confinante por Norte y Sur, con terreno de los herederos de Javier Michelena, por el Este, con el lezón, por el Oeste con vía pública. Se halla inscrito en el Registro de la Propiedad de San Sebastián, tomo 606, libro 48 del Ayuntamiento de Fuenterrabía, folio 105 vuelto, finca 2.249, inscripción 2.<sup>a</sup>.

Hoy las cuatro fincas limitan por todos los lados, salvo el Oeste, con terrenos del Aeropuerto y se hallan valoradas en treinta mil ciento sesenta y ocho pesetas y sesenta céntimos.

Las cuatro fincas comprendidas en el presente apartado e), fueron adquiridas por la Diputación de don José Antonio Ortiz de Zárate, para la construcción y establecimiento del Aeropuerto y pagado su precio con los fondos de la Junta Técnico-Administrativa, del mismo, por escritura pública otorgada en fe del Notario de San Sebastián, don Miguel de Castells, con fecha 11 de febrero de 1957, bajo el número 240 de su Protocolo.

2.º—Que se faculte al señor Presidente para que una vez que haya conseguido la correspondiente autorización del Ministerio de la Gobernación, firme la escritura de cesión gratuita de las fincas reseñadas en el punto anterior, en favor del Ministerio del Aire.

2017 ABE. 20  
PTC

Segundo Díez Molinero

Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Mugikortasuneko eta Lurralde  
Antolaketako Departamentua  
Departamento de Movilidad  
y Ordenación del Territorio

KOPIA EGIAZTATUA  
COPIA ADVERADA

Donostia/  
San Sebastián  
2017 ABE. 20  
DICE.  
Segundo Díez Molinero  
Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua  
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio  
9 DE AGOSTO

V. E. no obstante, con su elevada criterio, resolverá lo que estime procedente.  
San Sebastián, 5 de agosto de 1960.—El Presidente, Vicente Asuero Ruiz de Arcaute.»

2. — Nombramiento de Vocales vecinos de la Caja de Ahorros Provincial.

Aprobar, elevándolo a acuerdo, el siguiente dictamen de la Comisión de Gobierno:

«Se da lectura a un oficio de la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, comunicando que el día 6 del pasado mes de febrero había expirado el mandato por el que fueron nombrados Consejeros vecinos de la referida Institución, don José Gaytán de Ayala, don Manuel Laborde Werlinden, y don Francisco Rivilla Oteiza, y enterada la suscrita Comisión de Gobierno y considerando que la sustitución de los mismos corresponde a S. E. conforme al artículo 61 de los Estatutos de la Caja y que el buen orden de las sustituciones aconseja que se mantengan dentro de los mismos plazos, entiende que las nuevas designaciones deben hacerse por el plazo que falta hasta el 6 de febrero de 1964, a fin de que todas las sustituciones se hagan con periódica regularidad y, en consecuencia, tiene el honor de elevar a la superior consideración de S. E. el siguiente

#### PROYECTO DE ACUERDO

1.º—Que habiendo terminado en 6 de febrero próximo pasado el plazo por el que fueron nombrados vocales-vecinos del Consejo de la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, don José Gaytán de Ayala, don Manuel Laborde Werlinden y don Francisco Rivilla Oteiza, se designe para sustituirlos a don Ramón Ohlsson Múgica, don José María Maquibar Arrillaga y don José María Martínez Artola, quienes deberán cesar en sus expresados cargos en 6 de febrero de 1964, a fin de que las sustituciones se hagan dentro de una periodicidad regular; y

2.º—Que se agradezca a don José Gaytán de Ayala, don Manuel Laborde Werlinden y don Francisco Rivilla Oteiza, al cesar en sus cargos, los buenos servicios prestados en favor de la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, durante el tiempo en que los han ejercido.

No obstante lo expuesto, S. E. con su mejor criterio, resolverá lo que estime más conveniente.

San Sebastián, 1 de julio de 1960.—El Presidente, Vicente Asuero Ruiz de Arcaute.»

3.—Inclusión en el anteproyecto de Presupuesto extraordinario de la aportación para la ampliación del Aeropuerto de San Sebastián.

Que se apruebe como la Comisión de Hacienda lo propone, el siguiente dictamen:

«Habiendo recaído resolución del Consejo de Ministros, en sesión de 8 de agosto de 1958, confiriendo aprobación al proyecto de las obras de ampliación de las pistas del Aeropuerto Provincial de San Sebastián con un presupuesto total de 38.740.000 pesetas, se interesó la cooperación de las Corporaciones Locales de San Sebastián, Irún y Fuenterrabía, así como de esta Diputación Provincial, para cobertura por las mismas de un montante económico de 6.609.000 pesetas, con una aportación de cuantía 3.776.571,38 pesetas por parte de la Corporación Provincial, en virtud de la predeterminación en las ocho catorceavas partes del desembolso total derivada de las normas implícitas en Acuerdo de S. E. de 6 de febrero de 1956.

A tales fines recayeron los acuerdos pertinentes de fechas 24 de abril de 1959 y 18 de marzo del corriente año, y a efectos de su financiación se ha procedido a la inclusión de la cuantía de 3.400.000 pesetas en el anteproyecto del Presupuesto Extraordinario, cuyo proyecto se someterá en la próxima Sesión a la aprobación





MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA  
DIRECCION GENERAL DEL PATRIMONIO DEL ESTADO

Nº y año del expd.
Referencia 2/93
ADSCRIPCIONES CENTRAL-E.L.

1. DENOMINACION

ENTREGA POR EL MINISTERIO DE DEFENSA DE LOS AEROPUERTOS CIVILES Y ADSCRIPCION DE LOS MISMOS A AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AEREA (A.E.N.A.)



CONCUERDA CON EL ORIGINAL

2-7-98  
EL JEFE DE LA SECCION DE PATRIMONIO

2. MEMORIA

Mediante el Decreto 1.558/1977 de 4 de julio, por el que se reestructuraron determinados órganos de la Administración Central del Estado, se crea el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en el que pasa a integrarse, entre otros órganos, la Subsecretaría de Aviación Civil del hasta entonces Ministerio del Aire, así como todos los organismos y Entidades vinculados a dichos órganos (artículo 11, apartados e) y f) del Decreto citado).

Posteriormente, el Real Decreto 298/1991 de 12 de marzo, en su artículo 2, atribuye al Ministerio de Obras Públicas y Transportes las funciones que hasta este momento venía desempeñando el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en materia de Aviación Civil.

La adaptación funcional de los nuevos Departamentos a la estructura administrativa definida en dichas disposiciones está perfectamente actualizada, sin que se haya producido una regularización análoga del patrimonio aeroportuario generado hasta 1977, ya que, al no haberse delimitado en ningún documento administrativo, dicho patrimonio presenta, desde la perspectiva de su afectación, dificultades de imputación tanto al Ministerio de Defensa como al de Obras Públicas y Transportes.

La Ley de Presupuestos para 1990 crea un Ente Público "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con la misión de gestionar los aeropuertos civiles de interés general y las instalaciones y redes de ayudas a la navegación aérea. Esta nueva situación aconseja delimitar con precisión los bienes que le van a ser adscritos para el cumplimiento de sus fines.

A estos efectos, el Ministerio de Defensa y el de Obras Públicas y Transportes han suscrito, con fecha 12 de septiembre de 1991, un Acuerdo Marco de colaboración en el que se establecen las líneas fundamentales de actuación entre ambos Departamentos en el ámbito del patrimonio aeroportuario.

En desarrollo de este Acuerdo Marco, el Ministerio de Defensa y el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea han formalizado, con fecha 21 de Diciembre de 1992, un Acuerdo de Transferencias de los Aeropuertos Civiles en el que se concretan las directrices que han de regir las actuaciones de ambos organismos respecto de dichos recintos aeroportuarios.

MODDA, N.º 38 N.º

**3. PROPUESTA**

En virtud de lo expuesto, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1.558/77 de 4 de Julio, Real Decreto 615/1978 de 30 de Marzo, Real Decreto Ley 12/1978 de 27 de Abril, Real Decreto 298/1991 de 12 de Marzo y Real Decreto 905/1991 de 14 de Junio, y por razones de economía procesal, esta Dirección General acuerda:

1 - La entrega por el Ministerio de Defensa al Ministerio de Economía y Hacienda de los Aeropuertos Civiles, con sus terrenos e instalaciones, situados en las siguientes localidades:

Bilbao, Córdoba, La Palma-El Mazo, Menorca, Saba-dell, San Sebastián, Vigo, La Gomera, Alicante, Asturias, Fuerteventura, Gerona, Granada, **Ibiza**, Santander, Tenerife Sur, Almería y La Coruña.

2 - La Adscripción de los recintos aeroportuarios anteriormente referidos, al Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, quien se compromete a sufragar los gastos derivados de la depuración jurídica de los mismos, sin perjuicio del apoyo y colaboración que en todo momento debe presidir la relación entre el Ente Público y el Ministerio de Defensa.

3 - Si el Ente Público AENA dejare de necesitar alguno de estos inmuebles para el cumplimiento de sus fines, revertirá al Patrimonio del Estado con todas sus pertenencias y accesiones.

4 - Las Delegaciones de Economía y Hacienda de las provincias donde se encuentran ubicados los distintos Aeropuertos suscribirán las correspondientes actas de recepción y entrega, a fin de cumplir lo dispuesto en la presente Orden Ministerial.



CONCUERDA CON EL ORIGINAL

Patrimonio

2-7-98

EL JEFE DE LA SECCION DE PATRIMONIO

0107



CONCORDADA CON EL ORIGINAL

Madrid, 2-7-98  
EL JEFE DE LA SECCION DE PATRIMONIO

4. NORMAS BASICAS EN LAS QUE SE FUNDA LA PROPUESTA:  
  
- Artículos 80 y 81 de la Ley del Patrimonio.

5. DICTAMENES Y TRAMITES PRECEPTIVOS:

6. Doy fe de la correspondencia entre el contenido de este extracto propuesta y el de su expediente.  
**LA CONSEJERA TÉCNICA,**  
  
  
Fdo.: Isabel Labrador Tarilonte.

7. Cumplidos los trámites preceptivos, someto a V.I. la propuesta que figura en el anverso.  
Madrid, de de 19  
El Director General,  
P.D. El Subdirector General del Patrimonio del Estado  
(Resolución de 28-02-83)  
  
  
Fdo.: Gregorio Madero Ruiz-Jarabo

8. APROBACION:  
  
Conforme con la propuesta, Madrid, 18 FEB. 1993  
EL MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA,  
P.D. EL DIRECTOR GENERAL DEL PATRIMONIO DEL ESTADO,  
P. S. (RM. D. 0202/87  
de 20 de Febrero  
  
Fdo.: MIGUEL DEL VAL ALONSO





MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA,  
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE  
NEKAZARITZA ETA ARRANTZA, ELIKADURA ETA  
INGURUMEN MINISTERIOA

O F I C I O  
O F I Z I O A

S/REF / Z ERREF:

N/REF / G ERREF: CNC02/96/20/0025 -C-281, INF02/18/20/0019

FECHA / DATA: 15.02.2018

ASUNTO / GAIA: COMUNICACIÓN PRÓXIMO VENCIMIENTO CNC

SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE  
INGURUMENENKO ESTATU IDAZKARITZA  
DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR  
ITSASERTZAREN ETA ITSASOAREN IRAUNKORTASUNERAKO  
ZUZENDARITZA NAGUSIA

Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa  
Gipuzkoako Itsasertz Zerbitzu Probintziala

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA

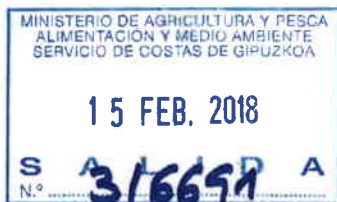
Plaza Gipuzkoa s/n.

20003 DONOSTIA/SAN SEBASTIAN-GIPUZKOA



ASUNTO / GAIA

**COMUNICACIÓN DE PRÓXIMO VENCIMIENTO DEL PLAZO DE LA  
CONCESIÓN DE REF: CNC02/96/20/0025 C-281-GIPUZKOA.  
EMPLAZADA EN EL T.M. DE HONDARRIBIA (GIPUZKOA).**



Mediante Orden Ministerial de 18 de diciembre de 1951 se otorgó a la DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GIPUZKOA la *concesión de una marisma de 74.163,10 m2 para cierre y relleno de la misma, en el estuario del Bidasoa, en el término municipal de Fuenterrabia. Se adjunta copia.*

De acuerdo con el apartado 1 de la Disposición Transitoria Decimosexta del *Reglamento General de Costas*, aprobado por *Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre*, se considerará en todo caso incompatible con los criterios de ocupación del dominio público establecidos en la Ley 22/1988, de 28 de julio, el mantenimiento de concesiones a perpetuidad, por tiempo indefinido o sin plazo limitado. En todo caso, se entenderá que las concesiones vigentes antes del 29 de julio de 1988 fueron otorgadas por un plazo máximo de 30 años a contar desde esa fecha, **sin perjuicio de que puedan ser prorrogadas de acuerdo con el artículo segundo de la Ley 2/2013, de 29 de mayo.**

En base a lo anterior, el vencimiento de la concesión de referencia se producirá el **29 de julio de 2018**, pudiendo solicitarse la prórroga de la misma a instancia de su titular.

**Prórroga que deberá solicitarse, en todo caso, antes de que se produzca el vencimiento de la concesión.**

Los artículos 172 y siguientes del *Reglamento General de Costas*, aprobado por *Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre*, desarrollan el mencionado artículo segundo.

Concretamente el artículo 176 señala la documentación a presentar por el titular de la concesión para la tramitación de la prórroga.



Dicha documentación debe ser presentada junto con la solicitud correspondiente en la sede de este Servicio Provincial de Costas de Gipuzkoa, sita en la Plaza de Pío XII, nº 6, 3ª planta 20010 Donostia-San Sebastián.

**En caso de no presentarse solicitud de prórroga, una vez concluido el plazo de otorgamiento de la concesión, se producirá un supuesto de extinción del derecho a la ocupación del dominio público.**

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos, poniéndose este Servicio a su disposición para cualquier aclaración al respecto.

LA JEFA DEL SERVICIO Y ZERBITZU-BURUAK



Teresa Ruiz Cencerrado

*Teu-*



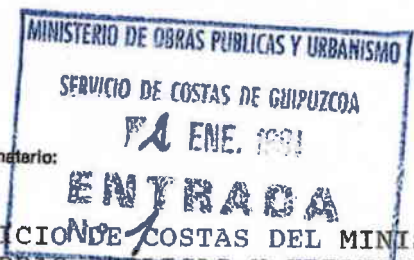
**MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO**  
**DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS**  
**SUBDIRECCION GENERAL DE COSTAS**  
**Y SEÑALES MARITIMAS**

Servicio de Ordenación y Gestión del Dominio Público

Sección 1

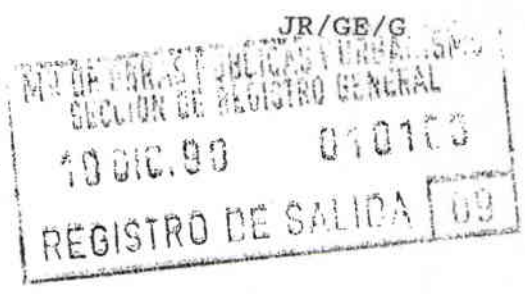
Madrid, a 17 de DICIEMBRE de 1990

S/R.: N/R.: C-281-GUIPUZCOA



Destinatario:

SERVICION DE COSTAS DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO EN GUIPUZCOA  
20071-SAN SEBASTIAN

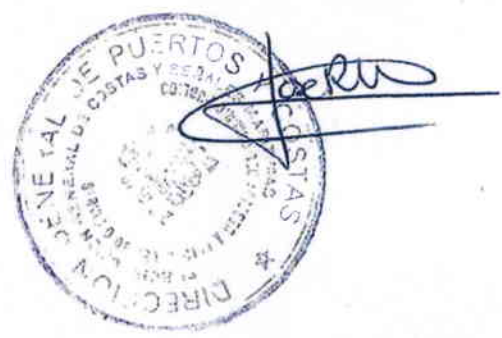


ASUNTO:

CONCESION OTORGADA POR O.M. DE 18 DE DICIEMBRE DE 1951 A LA DIPUTACION PROVINCIAL DE GUIPUZCOA, PARA LLEVAR A CABO EL SANEAMIENTO DE UNA MARISMA CON POSIBLE DESTINO AL AEROPUERTO DE GUIPUZCOA, EN TERMINO MUNICIPAL DE FUENTERRABIA.

Adjunto se remite la documentación existente en este Servicio relativa al tema reseñado en el asunto.

EL JEFE DEL SERVICIO,







MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y SEÑALES MARÍTIMAS

SECCIÓN PRIMERA

C. Guipúzcoa - 281 -



Visto el expediente promovido por la Diputación provincial de Guipúzcoa, que solicita la concesión de una marisma sita en Flaysundi-Amuti, en el estuario del Bidasoa, con posible destino al aeropuerto de Guipúzcoa.

Resultando que se trata de cerrar una zona, en parte de dominio público, de 1.020 m. de longitud por 150 m. de anchura, aproximadamente, mediante un malecón de pedraplén, protegido por un manto de escoliera y rellenar dicha marisma con arena hasta la cota de 0,50 m. por encima de la pleamar viva equinoccial, proponiéndose construir sobre dicho relleno la primera pista del aeropuerto dicho.

Resultando que el expediente ha sido tramitado con arreglo al artículo 48 de la Ley de Puertos y a los 7 y demás correspondientes del Reglamento para la ejecución de dicha Ley; que en la información pública no se han producido reclamaciones contrarias a dicha pretensión.

Resultando que el Ministerio de Marina y la Subsecretaría de Marina Mercante, informan favorablemente la petición de que se trata. El Ingeniero Director de Grupo de Puertos de Guipúzcoa informa que la marisma que se intenta rellenar constituye una pequeña parte de los terrenos que quedarán saneados mediante la terminación del Plan de encauzamiento de la desembocadura del Bidasoa, proyectado por dicho Ingeniero y los de Ponts et Chaussées, de Département des Basses Pyrénées, y aprobado por el Ministerio de Travaux Publics et de Transports francés, el 13 de febrero de 1946, en la parte que concierne a su nación y por Orden del Ministerio de Obras Públicas.





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINUTA

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y SEÑALES MARÍTIMAS

SECCIÓN PRIMERA

✓ Considerando que de las actuaciones del expediente no se desprende que la Junta mencionada goza de personalidad jurídica, y procede, en consecuencia, otorgar la concesión a la Diputación provincial de Guipúzcoa, sin perjuicio de que esta Corporación pueda enajenar dicha concesión, con arreglo al artículo 103 de la Ley General de Obras Públicas de 13 de abril de 1977.

Este Ministerio, de acuerdo con la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, ha resuelto:

Otorgar la concesión con las condiciones siguientes:

1ª.- Se otorga a la Diputación provincial de Guipúzcoa la concesión de una marina de 74.165,10 m<sup>2</sup>, para cierre y relleno de la misma, en el estuario del Bidasoa, en el término municipal de Fuenterrebía.

2ª.- Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto presentado que lleva fecha Agosto de 1950 y suscrito por el ingeniero de Caminos, Don Ramón Iribarren y el ingeniero aeronáutico Don Luis Azcárraga.

3ª.- La concesión se entenderá otorgada a perpetuidad, dejando a salvo el derecho de propiedad, sin perjuicio de tercero y con arreglo a la Ley de Puertos, principalmente en lo que se refiere a las servidumbres de salvamento y vigilancia litoral, debiendo ser igualmente respetadas las servidumbres legalmente establecidas en la parcela objeto de la concesión.

4ª.- Se dará comienzo a las obras en el plazo de meses y deberán quedar terminadas en el plazo de cinco años, contados ambos plazos a partir de la fecha de notificación de la concesión.

5ª.- Las obras serán replanteadas por la Jefatura









MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINUTA

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y SEÑALES MARÍTIMAS

SECCIÓN PRIMERA

de Obras Públicas de Guipúzcoa con el concurso del ingeniero Director del Grupo de Puertos de Guipúzcoa y del resultado se levantará acta que será sometida a la aprobación de la Superioridad. El concesionario queda obligado a solicitar de la Jefatura de Obras Públicas, la práctica del replanteo y a consignar el importe de su presupuesto en la Pagaduría de la misma, en tiempo y forma de modo que pueda verificarse el replanteo, dentro del plazo señalado para comenzar las obras.

6º.- Terminadas las obras el concesionario lo pondrá en conocimiento de la Jefatura de Obras Públicas, a fin de proceder al oportuno reconocimiento, de cuyo resultado se levantará acta, que será sometida a la aprobación de la Superioridad.

7º.- Las obras quedarán bajo la inspección y vigilancia de la Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa y de la Dirección del Grupo de Puertos de Guipúzcoa.

8º.- Todas las gestas que originen al replanteo, la inspección y el reconocimiento de las obras, serán de cuenta del concesionario.

9º.- El concesionario reintegrará, salvo exención legal, la concesión con arreglo a lo dispuesto en la vigente Ley del Timbre y elevará la fianza al 5 por 100 del importe del presupuesto en el plazo de un mes antes del replanteo.

10º.- El concesionario queda obligado al cumplimiento de las Leyes de accidentes del trabajo, retiro obrero y demás disposiciones vigentes de carácter social, al de la Ley de protección a la Industria





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINUTA

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y SEÑALES MARÍTIMAS

SECCIÓN PRIMERA

Nacional y a lo que sea aplicable a esta concesión del vigente Reglamento de Costas y Fronteras, quedando obligado, asimismo, a respetar las servidumbres de vigilancia litoral y salvamento.

Así.- La falta de cumplimiento por el concesionario de cualquiera de las condiciones anteriores, será causa de caducidad de la concesión, y llegado este caso se procederá con arreglo a lo determinado en las disposiciones vigentes o que en lo sucesivo se dicten sobre la materia.

Lo que de Orden comunicada por el Sr. Ministro digo a V.S. para su conocimiento, el del interesado y demás efectos.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid 18 de Diciembre de 1951.

EL DIRECTOR GENERAL:

*Acui M. de Aldales*

Sr. Ingeniero Jefe de O.P. de Guipúzcoa.



**DOCUMENTO Nº 5: MEMORIA AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR VIGENTE**

**Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián**

**Código EPD012.100**

## **IV. INFORME MEDIAMBIENTAL**





Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

## **Contenidos**

<b>IV. INFORME MEDIAMBIENTAL .....</b>	<b>IV.1</b>
IV.1. Introducción .....	IV.3
IV.2. Clima.....	IV.4
IV.3. Geología y geomorfología .....	IV.5
IV.4. Hidrología superficial y subterránea .....	IV.8
IV.5. Vegetación y fauna.....	IV.9
IV.5.1. Vegetación .....	IV.9
IV.5.2. Fauna.....	IV.13
IV.6. Espacios naturales protegidos .....	IV.16

#### IV.1. Introducción

El Aeropuerto de San Sebastián se encuentra en la provincia de Guipúzcoa, a unos 20 kilómetros al este de la capital, San Sebastián, en el término municipal de Hondarribia (Fuenterrabia), limitando al sur con el de Irún y al este con la frontera francesa. La provincia de Guipúzcoa es la más pequeña del País Vasco, con una extensión de 1.980 Km<sup>2</sup>, siendo paso obligado a Francia por la parte del Noroeste. La infraestructura aeroportuaria se sitúa en la margen izquierda de la ría del Bidasoa, en terrenos en parte ganados al mar.

El aeropuerto posee una pista de orientación NE-SW que se localiza al sureste del núcleo de Hondarribia (Fuenterrabia), separada de éste parcialmente por la regata de Santa Engracia. La carretera N-638 limita las instalaciones aeroportuarias por el oeste. Hacia el sur, el límite queda establecido por la regata de Jaizubia, y al este por las aguas del río Bidasoa.

Las principales carreteras del entorno aeroportuario, además de la N-638, son la carretera nacional N-1, que une Madrid con San Sebastián e Irún y la autopista A-8, que une Bilbao con Behobia, ambas situadas más al sur.

Funcionalmente, toda la franja costera comprendida entre San Sebastián y Hondarribia forma parte del área metropolitana de la primera, por lo que se trata de un territorio sometido a fuertes presiones ambientales derivadas de la intensidad y variedad de los usos que se implantan en el espacio comprendido entre la capital y la frontera francesa del Bidasoa.





Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

## IV.2. Clima

El clima de la Bahía de Txingudi es el resultado de la interacción entre la orografía de la zona y las condiciones generales de la dinámica atmosférica en la costa cantábrica, caracterizándose por presentar un clima atlántico con precipitaciones homogéneamente distribuidas a lo largo de todo el año, sin periodos de sequía, ni aridez y temperaturas moderadas debido a su proximidad al mar.

La costa NW y N de la Península Ibérica es una de las más lluviosas de Europa. La abundancia de precipitación es mayor en el extremo oriental, debido al poder de succión de la cuenca mediterránea occidental a través de la depresión vasca entre la Cordillera Cantábrica y los Pirineos, unido a la disposición W-N de las Sierras Vascas, de modo que la costa guipuzcoana es la más lluviosa de la Península (rebasándose los 1.500mm anuales),.

Hay que señalar un fenómeno de "estancamiento" estacional de las aguas marinas en el Golfo de Vizcaya alcanzando una temperatura varios grados superior a las del litoral Gallego lo que produce un aumento de las precipitaciones medias finales de verano y principios de otoño.

La proximidad al mar que ejerce un efecto atemperante, suavizando los excesos estivales y los rigores invernales, junto con la existencia de una abundante nubosidad, que actúa como pantalla conservadora de temperatura, explica las moderadas temperaturas que se registran en Txingudi.

### IV.3. Geología y geomorfología

La mayor parte de los terrenos que afloran en el ámbito de estudio pertenecen al Terciario y al Cretácico Superior, pero en el límite oriental, junto a la frontera francesa, existen dos afloramientos pequeños, uno de ellos Albiense (Cretácico Inferior) y el otro del Trías Inferior, además de terrenos aluviales del Cuaternario.

No existen accidentes importantes a señalar en la zona del Aeropuerto. Los materiales dispuestos adoptan una disposición homoclinal, presentando algunos pliegues suaves asociados con pequeñas fallas inversas de vergencia norte. Los suaves pliegues que aparecen entre Irún y Fuenterrabía se corresponden con la estructura anticlinal y se extiende desde aquí hasta los alrededores de San Sebastián, prosiguiendo hacia el Oeste, hasta el sector situado al Sur de Orio.

Desde el macizo de Peñas de Aia, situado al Sur de Irún, hasta el mar, se diferencian algunos grandes compartimentos, progresivamente más hundidos hacia el Norte. El más elevado de ellos es el del propio macizo paleozoico, limitado al Norte por fallas inversas de vergencia Norte que cabalgan al segundo de los compartimentos sobre el que se asienta Irún, y en el que las formaciones cretácicas se muestran suavemente plegadas. Por fin, más al Norte, los materiales terciarios buzan constantemente al NO, dando paso a otro escalón más hundido, que constituye el tercer compartimento.

El aeropuerto y su ámbito más cercano presenta las siguientes unidades litológicas:

- Depósitos superficiales: Son depósitos cuaternarios de origen fluviomarino formados por limos y arenas muy finas, se corresponden con áreas que han sido cerradas por el hombre mediante escolleras o lezones, impidiendo el paso de la marea.
- Alternancia de margas calizas y calcarenitas: formadas por la sedimentación pelágica producida durante los periodos Maastrichtiense (Cretácico Superior).
- Calizas impuras y calcarenitas: materiales de transición entre las dos situaciones anteriores.

Las unidades geomorfológicas que encontramos son las siguientes:

- Zonas urbanas: esta unidad está formada por los núcleos urbanos presentes en el área circundante del aeropuerto, así como el polígono industrial ubicado en el extremo sur del mismo.
- Infraestructuras: alberga terrenos ocupados por el emplazamiento aeroportuario, la línea de ferrocarril y la N-I.





Aena



Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián

Código EPD012.100

- **Supramareal fangoso:** son depósitos fangosos que en épocas anteriores sufrían periodos de inundación en pleamar, actualmente se encuentran desligados de la influencia mareal. Lo constituyen las principales vegas del entorno (Vega de Jaizubia y Vega de Kosta); la zona de Plaiaundi y las Islas del Bidasoa.
- **Intermareal fangoso:** son depósitos fangosos cubiertos por la pleamar, aparecen en los bordes de los canales.
- **Campo de dunas:** Se ha formado por la acumulación de arenas debida al choque de la corriente marítima con la corriente fluvial de Regata de Jaizubia.
- **Intermareal arenoso:** son zonas arenosas que se cubren con la pleamar y se sitúan en la parte más abierta de la desembocadura del Jaizubia y del Bidasoa. Estos depósitos forman bancos de arena por la acción de las corrientes de llenante.
- **Supramareal arenoso:** terreno que ocupa la balsa del aeropuerto, formado por materiales arenosos y que actualmente no sufren periodos de inundación en pleamar.
- **Relleno arenoso en intermareal:** depósitos en zonas supramareales producidos por arrastre de materiales arenosos debido a la acción del flujo mareal y fluvial en zonas muy localizadas.

El aeropuerto se asienta sobre terrenos aluviales superficiales del Cuaternario, de origen fluviomarino, sobre los que se han realizado los rellenos que forman la pista de aterrizaje. Estos limos y arenas muy finas, salvo en la zona entre las regatas Mendelu y Jaizubia que cambia a arenas bien graduadas, se apoyan a su vez sobre una alternancia de margocalizas, margas calizas y calcarenitas del Cretácico.

Desde el punto de vista geomorfológico, los terrenos donde se sitúa la terminal, así como las huertas situadas a un lado y a otro de la carretera N-638, están conformados por un terreno supramareal fangoso. La laguna es de una formación similar, de origen supramareal, pero de tipo arenoso.

Tanto la pista del aeropuerto, como la zona de la terminal y el aparcamiento están formados por rellenos de tipo antrópico.

El Estuario del Bidasoa, donde se encuentra el aeropuerto de San Sebastián, está considerado como un punto de interés geológico. Este estuario, formado después del final de la última glaciación cuando el mar inundó los valles próximos a la desembocadura, se encuentra sometido a la acción de las mareas del Cantábrico produciéndose por lo tanto grandes oscilaciones en el nivel del agua. De todos los estuarios existentes en Guipúzcoa, el de Bidasoa es el que mejor conserva su estructura y morfología, pese a que gran parte de su primitiva superficie ha sido rellenada para la

instalación de construcciones o desecada, aislándola de la influencia de las mareas, para su uso como tierra de laboreo.

Los suelos de la zona situada alrededor del aeropuerto, cuando no son rellenos de tipo antrópico, son suelos ácidos que pertenecen al grupo Udorthent con inclusiones de Dystrochrept. Estos suelos pertenecen al orden de los entisoles y se clasifican además en el suborden Fluvent. El régimen de humedad del suelo es de tipo Údico, ó JEE4 según la "American Soil Nomenclature".

Los suelos de mayor interés en el entorno aeroportuario son los distribuidos en el área ocupada actualmente por cultivos atlánticos, situados en la Vega de Kosta. Son suelos cuya limitación mayor es el espesor efectivo (30-40 cm) y cuya limitación menor son las características físicas (textura equilibrada en la fracción arenosa y francoarenosa). La principal limitación se da por la presencia de la capa freática de agua salada oscilante con las mareas. Esta saturación de agua impide el enraizamiento a mayor profundidad del espesor efectivo. Esta limitación no es importante para la utilización actual debido que están ocupados por cultivos hortícolas que no necesitan un enraizamiento profundo y para los cuales las texturas ligeras (arenosas y francoarenosas) son adecuadas si se dispone de agua y nutrientes.





#### IV.4. Hidrología superficial y subterránea

El aeropuerto de San Sebastián está rodeado por un sistema fluvial en el que destaca la ría del Bidasoa, que baña el lado sur-sureste de la pista. Además, hay que señalar dos pequeños arroyos que desembocan en el Bidasoa, por su margen izquierda, en la zona de influencia del aeropuerto: las regatas de Jaizubia y de Mendelu.

Tanto el río Bidasoa, a la altura del aeropuerto, como las regatas de Jaizubia y Mendelu, y especialmente esta segunda, están fuertemente influidos por la marea del cercano mar Cantábrico. El río Bidasoa se convierte en ría poco antes de llegar a la altura del aeropuerto, donde la influencia de la marea y del río al mismo tiempo han propiciado el depósito de gran variedad de sedimentos, con una potencia entre los 5 y los 30 m.

Al sur, en cabecera de pista, se encuentra la desembocadura de la regata de Jaizubia, que separa el aeropuerto de la barriada de Mugalde Etxea y Plaiaundi. La regata de Jaizubia es un pequeño curso fluvial que nace de la confluencia de distintas regatas procedentes de Jaizkibel y de los montes occidentales de Irún, a lo largo de sus últimos Kms recorre una extensa zona llana que antaño se encontraba invadida por mareas, formando un paisaje de marisma con carrizales. Presenta una longitud de unos 5 km y drena a una pequeña cuenca que es, sin embargo, grande a escala local.

En zonas aledañas al aeropuerto destaca un canal de mareas ocupado por las huertas de Kosta perteneciente al dominio público marítimo-terrestre. Este canal sirve como depósito de almacenamiento de agua y, por tanto, como regulador ante inundaciones futuras. Recoge las aguas de una pequeña cuenca con huertas y de unas colinas denominadas Sangurdonea, atraviesa la carretera N-638 y desemboca en un colector que desagua en la Lonja, en la zona de ría que rodea la mitad nor-noroeste de la pista de aterrizaje.

La vulnerabilidad de los acuíferos en la zona del aeropuerto de San Sebastián es muy baja debido a una serie de razones de las que se exponen las principales: la posibilidad de contaminación del agua subterránea es muy baja debido a que el sustrato es muy arcilloso, la textura es muy fina y tiene gran cantidad de materia orgánica, así que la retención de los posibles contaminantes es muy importante, impidiendo su transporte hacia el acuífero.

## IV.5. Vegetación y fauna

### IV.5.1. Vegetación

Las marismas constituyen una de las cadenas de unión de la tierra con el mar, apareciendo en las desembocaduras de los ríos, donde se mezcla el agua dulce de los ríos y el agua salada del mar. El influjo del agua salada en la ríos depende de las mareas, condicionando de manera estrecha el tipo de vegetación presente. Según se asciende por el río y la influencia del mar es menor, comienzan a aparecer los típicos elementos de vegetación ribereña.

Si bien en el pasado las zonas de marismas eran relativamente abundantes en esta zona, actualmente, debido a la presión humana (zonas de prados, cultivos, asentamientos urbanos e infraestructuras), son cada día más escasas.

En las marismas, la vegetación se ordena en forma de bandas según la cercanía a la influencia marina. Así, en las zonas donde ésta es mayor, aparecen únicamente especies tolerantes a la salinidad, apareciendo especies menos tolerantes en una segunda banda más alejada de la orilla.

En condiciones óptimas, la vegetación marismeña se caracterizaría por las siguientes bandas según los diferentes grados de encharcamiento del suelo y salinidad del agua:

#### IV.5.1.1. Fangales y rasas intermareales

Se trata de vegetación fanerógama marina, constituida por especies del género *Zostera*, que ocupa generalmente áreas de extensión reducida sobre fondos arenoso-limoso en el límite de la bajamar. Este medio intermareal acoge las mayores biomasas de aves limícolas y ciertas acuáticas marinas.

#### IV.5.1.2. Marismas inter- y supramareales con vegetación natural desarrollada

Esta franja aparece por encima de los fangales presentando una fisonomía muy variada y una distribución en mosaico.

En estas zonas de marisma, es posible diferenciar, desde los niveles más bajos hasta los niveles supramareales, las siguientes zonas:

- Las praderas de *Spartina*, ocupan posiciones inundadas diariamente por la pleamar. Son comunidades de aspecto graminoide y porte alto, generalmente uniespecíficas, si bien pueden aparecer en ellas plantas como *Aster tripolium*, *Triglochin maritima* o *Salicornia dolichostachya*.





En las zonas del entorno aeroportuario dominan las praderas de la especie invasora de *Spartina alterniflora* (*Spartinetum alterniflorae*).

- En las zonas más cercanas al mar y en canales temporales, se desarrollan comunidades colonizadoras de suelos desnudos. En estas zonas se desarrollan principalmente plantas anuales, destacando *Salicornia ramossisima*, *Suaeda maritima*, *Aster trifolium* o especies de las comunidades cercanas.
- Cuando las condiciones se hacen más estables, comienzan a desarrollarse comunidades encespantes de plantas como *Puccinellia maritima*, a la que acompañan *Aster tripolium* que puede llegar a ser muy frecuente. Se detectan también otras especies como *Spergularia maritima* y *Limonium vulgare*, así como *Salicornia ramossisima* y *Suaeda maritima*, estas últimas en cantidades variables.
- En una zona menos sometida al flujo mareal, cuando las comunidades marismefías son ya muy estables, aparecen zonas con vegetación subarborescente, principalmente *Halimione portulacoides*, que coloniza el sustrato hasta formar grandes macollas en las que se introducen otras plantas como *Salicornia fruticosa* y *S. perennis*, mezclándose entre ellas pequeñas herbáceas como *Spergularia maritima*, *S. marina*, *Atriplex hastata* o *Limonium vulgare*.
- En la zona mas alta de la marisma, donde el efecto de las mareas es prácticamente imperceptible, aparece una comunidad dominada por *Tamarix gallica*, acompañada de *Inula crithmoides*, tras la cual, se instalan las comunidades de *Juncus maritimus*.

#### IV.5.1.3. Juncuales costeros

Cuando las mareas inundan la zona sólo en contadas ocasiones, podemos encontrar una banda amplia donde la vegetación esta dominada por comunidades de *Juncus maritimus*, un junco muy típico y característico de estas formaciones. En esta banda, se diferencian una serie de comunidades típicas, entre las que se pueden destacar:

- Céspedes con *Juncus maritimus* y *Juncus gerardi*, entre los que se incluyen ejemplares de *Triglochim maritima*, *Glaux maritima* y *Carex extensa*. Si las condiciones son más húmedas, predomina *Triglochim maritima*.
- Céspedes densos de *Festuca rubra*, en concreto de una raza adaptada a la salinidad. Estas comunidades se desarrollan sobre todo en zonas de marisma que han sido pastadas por el ganado.
- Las zonas subhalófilas y de sustrato arenoso, están dominadas por comunidades herbáceas de *Juncus maritimus*, *Schoenus nigricans*, *Oenanthe lachenalii* y *Agrostis stolonifera*.

#### IV.5.1.4. Herbazales costeros

En la parte mas alta de la marisma, donde el agua salada ya no llega con las mareas. La influencia del agua dulce del río es mayor, la salinidad del suelo disminuye, tanto por los aportes del agua fluvial como por el lavado de la lluvia. En estas situaciones, son típicas las comunidades de herbáceas dominadas por *Elymus farctus* y *E. Pycnanthus*, junto al ya nombrado *Juncus maritimus*. Esta franja de vegetación, constituye el limite de la vegetación de medios costeros con los bosques y matorrales interiores.

El estado de degradación de las marismas en el País Vasco ha hecho que plantas típicas de estos medios y frecuentes en otros tiempos como *Ruppia maritima*, *Glaux maritima* o *Frankenia laevis* sean difíciles de observar en esta parte del litoral cantábrico, incluso en las marismas mejor conservadas como son las de la ría de Gernika (Reserva de la Biosfera de Urdaibai).

#### IV.5.1.5. Campiña agrícola (cultivos y praderas)

Debido a la necesidad de suelos agrícolas, durante los siglos XVII y XVIII, surgen las primeras explotaciones en la zona, consiguiendo mediante la construcción de diques, aislar estos terrenos de la influencia mareal. Posteriormente muchas de estas zonas cultivadas fueron ocupadas por viviendas, industrias y diversas infraestructuras.

Si al principio estas tierras, ganadas a la marisma, fueron dedicadas al laboreo, en la actualidad la mayor parte de la campiña marismiega está ocupada por praderas de siega y diente, quedando pequeñas parcelas dedicadas a cultivos tradicionales (maíz, alubias y hortalizas).

Las vegas agrícolas presentan una alta productividad y dan lugar a un paisaje característico del norte de España, que unido a la presencia de praderas y ganado incrementa la capacidad de acogida para la vida silvestre en el conjunto del medio marismiega.

En la composición florística de las praderas destacan las siguientes especies herbáceas: *Holcus lanatus*, *Ranunculus acris*, *Lychnis floscuculi*, *Ajuga reptans*, *Festuca arundinacea*, *Paspalum vaginatum*, *Plantago lanceolata*, *Trifolium repens*, *Trifolium pratense*, *Lolium perenne*, *Rumex acetosa*, *Dactylis glomerata*, etc.

En la actualidad, alguna de estas áreas dedicadas a cultivos agrícolas está sufriendo procesos de retorno a la situación natural de la marisma, debido principalmente al abandono de dichas prácticas agrícolas. Este retorno está producido por la rápida invasión de carrizales, juncales y alisedas en el terreno.





#### IV.5.1.6. Alisedas

Constituyen formaciones arbóreas y arbustivas de ribera en el nivel supramareal, generalmente distribuidas en formaciones lineales que bordean las regatas que fluyen a la ría o salpican aisladamente la campiña agrícola marismefña. Además del aliso (*Alnus glutinosa*), aparecen varias especies de sauces (*Salix sp.*).

Las alisedas forman rodales en las praderas, ocupando una superficie escasa pero de elevada importancia debido a su papel diversificador de la marisma, creando abrigos, cortavientos, zonas de nidificación y refugio para la fauna en general.

Las alisedas y bosques mixtos naturales situados en cotas más bajas están expuestos a ocasionales inundaciones de agua salobre que les producen la muerte. Su presencia por tanto está ligada al mantenimiento de los diques que resguardan la campiña.

#### IV.5.1.7. Matorrales

Constituyen una etapa intermedia entre la evolución de las praderas y juncales a alisedas y bosques mixtos. Es una formación frecuente por su facilidad para colonizar espacios de distinto origen, tales como los rellenos o escombreras, habituales en el proceso de destrucción de las marismas, así como los juncales y los cultivos abandonados. La flora de los matorrales está dominada por zarzales de *Rubus sp.* y por sauces (*Salix sp.*).

#### IV.5.1.8. Vegetación natural presente en el entorno aeroportuario

En la zona de la balsa del aeropuerto (zona incluida en la ZEPA, en el Espacio Ramsar y en el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi) podemos encontrar formaciones de formaciones de carrizo (*Phragmites australis*) y chilca (*Baccharis halimifolia*), acompañadas de otras formaciones herbáceas típicas de zonas marismefñas, como *Juncus maritimus*, *Scirpus maritimus*, *Scirpus lacustris ssp. tabernamontani*, *Altea officinalis* o caña (*Arundo donax*) entre otras. El estrato arbustivo está constituido principalmente por ejemplares de aligustre (*Ligustrum vulgare*) y sauce (*Salix sp.*).

La vegetación arbórea natural está formada por sauces (*Salix atrocinerea*), existiendo también diversos pies plantados de aliso (*Alnus glutinosa*) y abedul (*Betula alba*).

En cuanto a la vegetación distribuida en el área circundante al canal de mareas, junto a las huertas, delimitada por la carretera N-638 y el aeropuerto podemos encontrar una densa formación de



carrizo (*Phragmites australis*) con numerosos ejemplares de chilca (*Baccharis halimifolia*), así como vegetación ribereña situada entre las huertas y el canal de mareas. El estrato arbóreo está dominado por ejemplares de *Salix purpúrea*, distinguiéndose también pies dispersos de Falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*) y manzano (*Malus doméstica*).

El estrato arbustivo presenta una elevada densidad cubriendo casi la totalidad del terreno. Abundan notablemente ejemplares de sauce mimbrero (*Salix viminalis*), que es una especie introducida que está naturalizada en la zona y que se distribuye formando una densa cobertura. Otros arbustos que presentes en la zona son los siguientes: *Salix caprea*, aligustre (*Ligustrum vulgare*), laurel (*Laurus nobilis*), carrizo (*Phragmites australis*), chilca (*Baccharis halimifolia*) y madreselva (*Lonicera periclymenum*). También se han observado especies trepadoras, destacando por su abundancia la hiedra (*Hedera helix*).

El estrato herbáceo forma un tapiz de baja densidad, destacando especies como la cola de caballo (*Equisetum arvense*) y diversos helechos; o especies exóticas como el bambú (*Dracaena sauderiana*).

Así mismo aparece una franja de vegetación ruderal nitrófila compuesta por zarzas (*Rubus fruticosus*) y herbáceas oportunistas, situada entre la zona de vegetación de ribera y la zona de huertas.

#### IV.5.2. Fauna

En cuanto al medio acuático, podemos indicar que el río Bidasoa es el único río del País Vasco que todavía es remontado por los salmones ó izokinak (*Salmo salar*). También cuenta con la presencia en sus aguas del curso bajo y de influencia mareal de sábalos ó sabaloak (*Alosa alosa*), reos ó itsas amuarrainak (*Salmo trutta*) y espinosos ó arrainak hiruarantza (*Gasterosteus aculeatus*), siendo el segundo enclave, después de Urdaibai, más importante de la Comunidad Autónoma. Una especie presente en esta zona con grandes variaciones de la salinidad es el sábalos (*Alosa alosa*).

El espinoso ó arrain hiruarantza (*Gasterosteus aculeatus*) es un pequeño pez de 5-7 cm de longitud que en Guipúzcoa sólo vive en la regata de Jaizubia, donde además es escaso. En el resto del País Vasco sólo se halla en el embalse de Leioa y en las cuencas de los ríos Gobelas, Galindo y Udondo, todos en Vizcaya.





En cuanto a anfibios, en los arenales, zonas de cultivo y carrizales del área circundante al aeropuerto y sobre todo en Plaiaundi se han detectado poblaciones de sapo corredor ó apo lasterkaria (*Bufo calamita*).

Otras especies de anfibios que se pueden observar en las inmediaciones del aeropuerto son la rana verde ó ur-igel arrunta (*Rana perezi*) y el tritón palmeado ó uhandre palmatua (*Triturus helveticus*).

Entre los reptiles se ha observado la presencia de la lagartija roquera (*Podarcis muralis*), estando también presentes en el entorno del aeropuerto la lagartija ibérica ó sugandila iberiarra (*Podarcis hispanica*) y la culebra viperina ó suge biperikara (*Natrix maura*).

Las aves constituyen uno de los grupos faunísticos mejor representados en Txingudi, donde se dan cita aves marinas, aves de aguas continentales y aves terrestres procedentes de diversos tipos de hábitats. Por añadidura, Txingudi posee una privilegiada ubicación geográfica, estratégicamente situada en el marco de la principal ruta migratoria del occidente europeo.

Muchas aves migradoras utilizan Txingudi como lugar de paso o de refugio invernal, como por ejemplo la espátula ó mokozabala (*Platalea leucorodia*), el colimbo ártico (*Gavia arctica*), el colimbo chico (*Gavia stellata*) o el colimbo grande (*Gavia immer*). También es el lugar donde viven y se reproducen otras aves marinas como el cormorán grande (*Phalacrocorax carbo*) o la gaviota patiamarilla (*Larus cachinnans*). Así mismo aparece la espátula (*Platalea leucorodia*).

El rascón ó Ur-oilana haundia (*Rallus aquaticus*) puede encontrarse en la balsa del aeropuerto y, en general, en todas las zonas dominadas por carrizos, como en el canal de mareas. Como invernantes, aparecen el correlimos común o txirri arrunta (*Calidris alpina*), el andarríos común ó Kulixka bixia (*Actitis hypoleucos*) y el fumarel común o itas enara (*Chlidonias niger*). Dos pájaros, el carricero común ó lezkari arrunta (*Acrocephalus scirpaeus*) y el carricero tordal ó lezkari karratxina (*Acrocephalus arundinaceus*), son típicas de las zonas de carrizo; el papamoscas cerrojillo ó Eulixori arrunta (*Ficedula hypoleuca*), es visible durante la migración en las zonas de huertas.

Los mamíferos son escasos en la marisma. La rata de agua es la especie caracterizadora de los estratos superiores, sus huellas son especialmente visibles en los canales fluviomareales de las zonas intermareales y en las praderas, en cuyos herbazales y bordes de acequias construye sus galerías.

El micromamífero mejor adaptado a los medios húmedos es, después de la rata de agua, el topillo agreste (*Microtus agrestis*); otros micromamíferos que habitan en el estuario son la musaraña de



Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián

Código EPD012.100

Millet (*Sorex coronatus*), musaraña campesina (*Crocidura suaveolens*), topo común (*Talpa europaea*), topillo pirenaico (*Satain piriniarra*), comadreja (*Mustela nivalis*).

La presencia de macromamíferos en el estuario es muy baja, apareciendo esporádicamente el zorro (*Vulpes vipes*) y la garduña (*Martes foina*).





#### IV.6. Espacios naturales protegidos

El aeropuerto de San Sebastián se localiza en un entorno de gran concentración urbana junto a la desembocadura del Bidasoa y el estuario de Txingudi. A pesar de su cada vez mayor humanización, este humedal está protegido por las siguientes figuras legales:

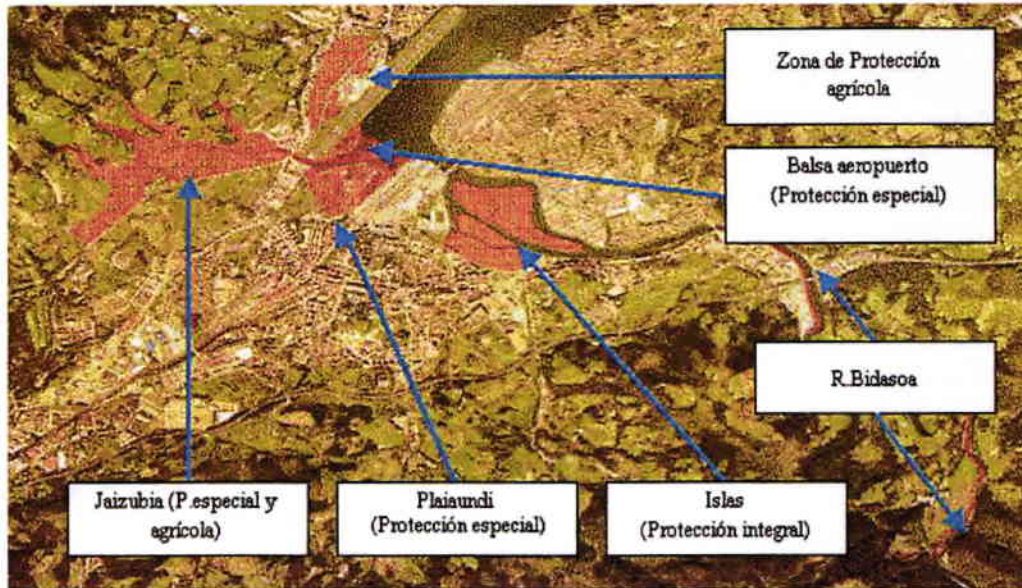
- Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi.
- ZEPA "Txingudi".
- LIC "Terrazas y Marismas del Bidasoa".
- Humedal de la Lista Ramsar.

Existen tres lugares en el entorno del aeropuerto que están contemplados dentro del Plan Especial de Protección:

- La Balsa del Aeropuerto (calificada como de Protección Especial).
- Sectores de la vega de Kosta, ocupados por el canal de mareas, que se considera como dominio público marítimo-terrestre (calificado como de Protección Especial).
- Las huertas de Kosta, frente al aeropuerto, situadas a ambos lados de la ctra. N-638 (calificadas como de Protección Agrícola).

Cabe hacer mención especial al sector de Plaiaundi, considerado en el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales de Txingudi, como Zona de Protección Especial. Plaiaundi ha sido objeto de una actuación de recuperación encaminada a la consecución de objetivos ambientales y de utilización pública de la zona, como un espacio que combina un gran valor ecológico, ambiental y paisajístico.

La delimitación del Plan Especial, indicando las zonas más próximas al aeropuerto es la siguiente:



La Zona de Especial protección para la Aves de Txingudi se define en base a la Directiva 79/409/CEE, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres. La ZEPA ocupa una extensión de 134 ha, comprendiendo además de las zonas marismefías, varias islas y márgenes del Bidasoa aguas arriba, no sometidas ya a la acción mareal.

La zona cercana al aeropuerto se corresponde con áreas marismefías o de vega del estuario del Bidasoa y de su afluente la regata de Jaizubia, que conservan de forma desigual sus características naturales (gran parte de los terrenos se han transformado en parcelas cultivadas y prados). La ZEPA comprende las tres principales islas del río Bidasoa: Santiago Aurrera, Galera e Iru Kanale; el área de Plaiaundi, la balsa del aeropuerto y zonas de vega de la regata de Jaizubia.





*Delimitación de la ZEPA de Txingudi*

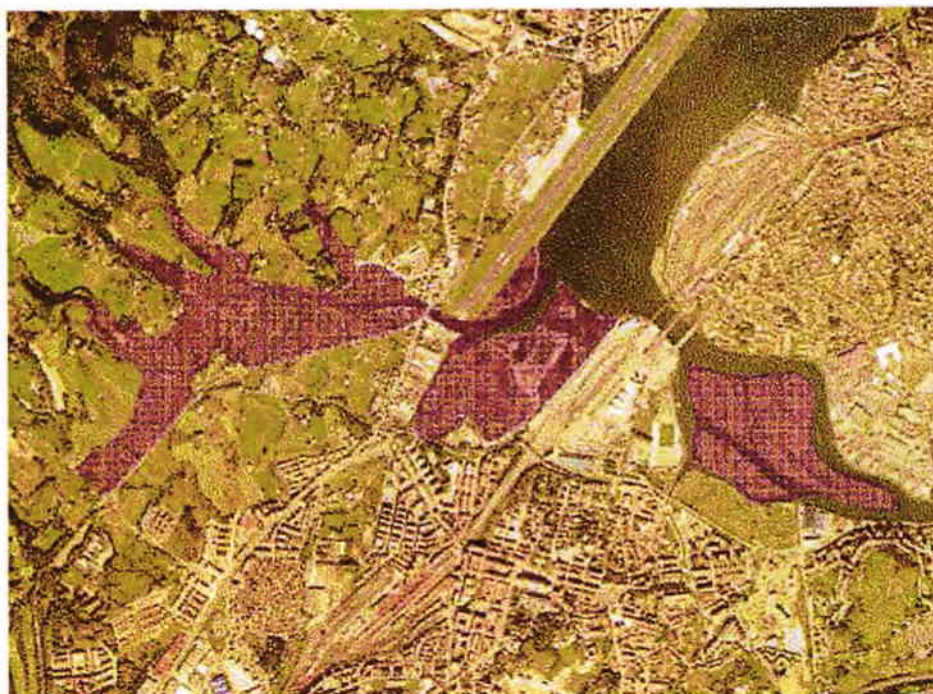
Además, es un espacio propuesto como Lugar de Interés Comunitario (LIC) para integrarse en la futura Red Natura 2000, según la Directiva 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. La superficie comprende 109 ha.



*Delimitación LIC "Terrazas y marismas del Bidasoo"*



Este lugar está formado por los mismos terrenos que la ZEPA, exceptuando la Balsa del aeropuerto, y una elevada superficie de las terrazas de la regata de Jaizubia.



*Delimitación zona Ramsar*

El área ocupada por la Balsa del Aeropuerto forma parte de este humedal de importancia internacional.

Por último, cabe mencionar que las áreas Importantes para las Aves (IBAS, acrónimo inglés de Important Bird Areas) inventariadas por la organización SEO/Birdlife son lugares de importancia internacional para la conservación de las aves. Esta figura (IBA) no tiene una protección legal, si bien es necesario tenerlas en cuenta ya que son zonas en las que se encuentran presentes regularmente una parte significativa de la población de una o varias especies de aves consideradas como prioritarias por BirdLife.

El inventario de Áreas Importantes está reconocido como instrumento de trabajo de la Comisión de las Comunidades Europeas.

El aeropuerto de San Sebastián se localiza en una zona inventariada por SEO/Birdlife como Área Importante para las Aves (IBA) 037 "Estuario del Bidasoa (Txingudi)", de 525 has.





**HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**