



Plan Director del Aeropuerto de Reus

Código EDAPD 430.200

0. Resumen Ejecutivo



El Plan Director del Aeropuerto de Reus que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial el 16 de julio de 2001 y publicado en el BOE con fecha 8 de agosto de 2001.

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

En el caso del Aeropuerto de Reus, el origen de la revisión del Plan Director es el fuerte crecimiento de la demanda debido, en parte, a la aparición de las compañías bajo coste, CBC en lo sucesivo, y que no se contemplaba en el anterior Plan Director.

El tráfico comercial total de pasajeros del Aeropuerto de Reus durante el año 2004 representó el 0,69% del tráfico del conjunto de aeropuertos españoles. Su tráfico internacional representó el 1,16% mientras que su tráfico nacional supuso el 0,03% del tráfico nacional del conjunto de aeropuertos españoles. Es el tercer aeropuerto en importancia de tráfico de pasajeros de Cataluña después del Aeropuerto de Barcelona y el de Girona, representando aproximadamente el 4,0% del tráfico de total de pasajeros comerciales de Cataluña.

El tráfico de pasajeros más importante es con la UE, representando el 97,4% del tráfico total de pasajeros durante el año 2004, y principalmente en vuelos no regulares (65,2%). Las principales rutas proceden de Londres / Stansted (el 19,9% durante el año 2004), Dublín (12,2%), Manchester International (10,2%), Frankfurt/ Hahn (8,6%), Londres/ Gatwick (7,1%) y Glasgow International (6,6%). Las compañías aéreas con mayor número de pasajeros fueron: *Ryanair*, *Mytravel Airways*, *Britannia Airways* y *First Choice Airways*, que supusieron el 75% del tráfico total de pasajeros comerciales en 2004.

Las aeronaves más habituales que operan en el Aeropuerto de Reus son el A320, B737-800, MD83 y B757-200, representando el 54% del total de las operaciones comerciales durante el año 2004.

Es un aeropuerto con un tráfico muy estacional, siendo éste más elevado durante los meses más cálidos (mayo a octubre).

Durante el año 2004, la mayoría de pasajeros comerciales (92,06%) volaron en las CBC. Las que transportaron mayor número de pasajeros en 2004 fueron: *Ryanair* (con el 34,4% del total de pasajeros comerciales que volaron en CBC), *My Travel Airways* (17,0%), *Britannia Airways, Ltd.* (14,8%) y *First Choice Airways Ltd.* (14,7%).

En la estimación de la demanda del PD del 2001 se preveía un tráfico de 1,2 millones de pasajeros para el año 2005, cifra que prácticamente se alcanzó en el 2004, con más de 1,13 millones de pasajeros. Cabe resaltar el crecimiento de las CBC, llegando a mover 1.038.223 pasajeros, representando un 92,06% del total de pasajeros comerciales en el año 2004.

Se han identificado cinco factores condicionantes de la evolución de la demanda de tráfico aéreo: el turismo, el Producto Interior Bruto del Reino Unido, la aparición de CBC, la creación de rutas nacionales por parte de las CBC y la estacionalidad.

Se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Reus se alcanzarán para el año 2020 en el escenario medio 4.388.543 pasajeros, en el escenario alto 4.876.178 pasajeros y en el escenario bajo 3.905.897 pasajeros.

Estos tráficos anuales se corresponden con unos tráficos de diseño de 2.893 pasajeros por hora y 19 aeronaves por hora, para el horizonte del año 2020.

De acuerdo con esto se espera que para el caso más probable de desarrollo del aeropuerto en el año 2020 se produzcan 50.036 operaciones anuales y el número de pasajeros totales ascienda a 4.407.926.

En general, la demanda de tráfico esperada resulta notablemente superior a la que se calculó para el Plan Director aprobado por la Orden Ministerial de 16 de julio de 2001.

En la actualidad se dispone de una única pista pavimentada (07-25) de 2.455 x 45, cuatro calles de salida a 90° y una calle de rodaje paralela a la pista que sirve a las dos cabeceras. Tiene una capacidad de 20 movimientos/ hora. Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 5 puestos de estacionamiento con una capacidad de 5 operaciones/ hora. Esta capacidad no es suficiente para atender la demanda prevista, por lo que serán necesarias actuaciones para adaptar el campo de vuelos y la plataforma al tráfico esperado.

En el ajuste capacidad/ demanda se detecta, también, la necesidad de ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros, del aparcamiento de vehículos, del Bloque Técnico, del Edificio Terminal de Aviación General y de los distintos sistemas de abastecimiento.

Para adecuar el **campo de vuelos** al uso de aeronaves de clase E será necesario llevar a cabo las siguientes actuaciones:

- a) Construcción de márgenes pavimentados a ambos lados de la pista de 7,5 m de ancho.



b) Incremento del ancho de las calles de rodaje hasta los 23 m.

c) Construcción de márgenes pavimentados a ambos lados de las calles de rodaje de 10,5 m de ancho.

d) Modificación de todos los radios de giro del campo de vuelos aumentándolos a 40 m.

e) Dotar a todos los giros con sobreamanchos para mantener una distancia libre entre la rueda exterior del tren principal y el borde de la calle de rodaje de 4,5 m.

f) Modificación de la geometría del apartadero de espera actual para permitir la operación de dos aeronaves de clase D, o bien una de clase C y otra de clase E. Cuando se acometa la ampliación de pista que se describirá a continuación, se deberá construir otro apartadero de espera de las mismas características al modificado, por la cabecera 07.

Se ampliará la pista de vuelos 445 m por la cabecera 07 para incrementar el radio de acción de las aeronaves que sirve el aeropuerto. Se deberá desplazar el localizador del ILS de la pista 25 otros 445 m y regularizar el terreno del entorno para cumplir con las necesidades de las áreas sensibles y críticas que propician el perfecto funcionamiento del sistema. Análogamente en el caso de la senda de planeo (GP).

Se construirán dos calles de salida rápida a 30° situadas a 1.600 m y 2.200 m del umbral 25 para adecuar la configuración del campo de vuelos a la que tienen aeropuertos con similar volumen de tráfico y así prever posibles casos de saturación a largo plazo.

Es necesario regularizar las franjas tanto de la pista principal como de la calle de rodadura, y así cumplir la recomendación del *Anexo 14 de OACI* de dotar a las pistas de vuelo de una franja de 300 m de anchura y que la distancia entre el eje de la calle de rodaje y un objeto ha de ser de 47,5 m, que actualmente no se respetan en su totalidad. Para ello se procederá a la adquisición de terrenos y su nivelación correspondiente, de acuerdo con la normativa aeronáutica internacional.

Las ayudas a la navegación incluidas dentro de la franja de pista no infringen las normas de las distancias al eje de la misma. No obstante, se recomienda eliminar la caseta del TACAN, la del VOR y la caseta de la senda, todas ellas no frangibles: se recomienda sustituir las estructuras de las dos últimas instalaciones por otras más ligeras y frangibles y, en el caso del TACAN, proceder a su desinstalación, puesto que está actualmente en desuso.

Se dispondrán de áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) en ambas cabeceras, de 240X150 m cada una, para lo que se deben distinguir dos fases:

- A corto plazo se declararán, previa regularización del terreno, una RESA de 190X150 m por la cabecera 25 (limitada por el actual trazado del camino perimetral) y otra de 240X150 m por la 07, ya que se disponen de terrenos para ello.

- Una vez disponibles los terrenos necesarios por la cabecera 25, se alargará la RESA hasta los 240 m. Por la cabecera 07 se volverá a construir una nueva RESA de las mismas dimensiones una vez acometida la ampliación de la pista.

Por la cabecera 25, se dotará de un sistema de iluminación CAT I que se ajuste a normas en lo referente a frangibilidad.

Se ampliará la Zona de Servicio de modo que pueda garantizarse que el cerramiento perimetral no vulnera las superficies limitadoras de obstáculos, considerando el vallado estándar empleado por **Aena** en sus instalaciones, de 3,2 m de altura.

Se demolerán los edificios pertenecientes a la antigua base aérea para poder ampliar la plataforma de Aviación Comercial y la Zona de Pasajeros.

En el *Plano 4.1. Zona de Servicio propuesta. Estructura del Sistema General Aeroportuario*, se detalla una posible distribución de los puestos de estacionamiento de la plataforma de Aviación Comercial. Habrá que ampliar la plataforma, para atender a la demanda futura, hasta disponer de un total de 17 posiciones de estacionamiento.

Se construirá un puesto de estacionamiento aislado, para casos de emergencia, al otro lado de la pista, en la zona sur del aeropuerto.

El **Edificio Terminal de Pasajeros**, en su actual configuración, tiene una superficie total de 8.279 m² aproximadamente, con una capacidad teórica de 284 pasajeros en hora punta en salidas y 567 pasajeros en hora punta en llegadas. Se propone la ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros existente tanto en su zona de salidas como en la de llegadas.

La zona de salidas, que es la que se encuentra más congestionada, se ampliará para disponer de 23 mostradores de facturación (uno de los cuales será de equipajes especiales), 4 controles de seguridad y 6 puertas de embarque, en las que se hará el control de pasaportes si es necesario. Con esta ampliación, la Zona de Pasajeros en salidas tendrá una superficie de unos 3.300 m² en el vestíbulo de salidas y unos 2.450 m² en la sala de espera y embarque.

Se ampliará la zona de llegadas, con carácter inmediato, se instalará un nuevo hipódromo simple de recogida de equipajes y se reubicarán las entradas de los pasajeros, de forma que sea posible la



ampliación del número de puestos de control de pasaportes en llegadas, hasta disponer de un total

Además, a medio plazo se construirá un nuevo Edificio Terminal en altura con una superficie de 20.000 m², ubicado en el norte de la plataforma. El conjunto formado por el nuevo Edificio Terminal y la disposición de estacionamientos de aeronaves comerciales propuesta en línea de este a oeste, adoptará una que permitirá posibilidades de crecimientos posteriores.

Se ampliarán los **aparcamientos** de forma que, frente al nuevo Edificio Terminal se ubicarán linealmente, de este a oeste, 170 plazas en superficie de alquiler, un edificio en altura de tres plantas con 1.600 plazas para vehículos privados, empleados de **Aena** y compañías. A continuación se dispondrán de una serie de dársenas que albergarán un total de 150 plazas de estacionamiento de autobuses y, finalmente, una superficie con capacidad para unas 1.200 plazas de depósito de coches de alquiler.

La bolsa de taxis se localizaría a una distancia prudencial antes de la acera del vestíbulo de salidas del Edificio Terminal.

En los aparcamientos localizados al suroeste del Terminal actual, se dispondría de alrededor de 600 plazas destinadas principalmente para la Aviación General y empleados del aeropuerto, dada la proximidad a las futuras instalaciones del Bloque Técnico, Central Eléctrica y Parcela de Combustibles.

Se remodelarán los accesos actuales así como el Edificio Terminal actual, para su utilización parte como **Bloque Técnico** y el resto como **Edificio Terminal de Aviación General**.

Se construirá una nueva **Torre de Control** que cumpla los parámetros establecidos por OACI y Eurocontrol, respecto a visión desde el fanal, altura de la Torre y otras características referentes a dimensionamiento y normativa de Seguridad y salud laboral.

En lo que se refiere al abastecimiento energético se propone trasladar la **parcela de combustibles**, dotándola de nuevos **tanques de almacenamiento**, así como construir una nueva **Central Eléctrica**.

Se plantea además la ampliación de la **depuradora**, tanto en su etapa biológica como en la planta de macrofitas, en sus zonas anexas respectivas ya que se dispone de espacio suficiente para ello.

Respecto a los **viales**, se propone construir un nuevo acceso al aeropuerto que enlace directamente con la nueva variante de Reus (C-14). El nuevo acceso tendrá un trazado tal que no

interfiera con el Mas de Tarrats, protegido por el Plan Especial de Protección de Patrimonio Arquitectónico, Histórico-Artístico y Natural de Reus.

A propuesta de la Diputación de Tarragona y el Ayuntamiento de Reus se plantea la posibilidad de dotar al aeropuerto de un acceso complementario constituido por un eje viario de 18 m de anchura, ya previsto en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Reus y recogido en el Plano 8 Infraestructuras del presente Plan Director.

Se adecuará el trazado de los viales interiores donde sea necesario.

Se propone la modificación del trazado del acceso actual al aeropuerto de forma que se disponga, en un futuro, de mayor superficie para una posible ampliación de la plataforma de Aviación General si fuese necesario.

El camino perimetral deberá reponerse en las zonas afectadas por la regularización de las franjas tanto de la pista principal, como de la calle de rodadura, para el cumplimiento del *Anexo 14 de OACI*, y en las áreas en las que sea necesario debido a la ampliación de la Zona de Pasajeros y del Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

También deberá reponerse el tramo del *Camí Vell de Constantí* afectado por las actuaciones correspondientes a los viales de acceso al nuevo Área Terminal del aeropuerto.

Se requerirá la **adquisición de nuevos terrenos** para poder realizar la regularización de las franjas de la pista actual y de la calle de rodaje y su nivelación correspondiente, así como para llevar a cabo las demás actuaciones que no están dentro de los límites del actual terreno del aeropuerto, entre las que se incluye la reposición del camino ya mencionado.



HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO