

0. Resumen Ejecutivo



El Plan Director del Aeropuerto de Girona 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 Girona, 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 y que no se contemplaba en el anterior Plan Director.

Casi la totalidad del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Girona (99,35%) es comercial. En el año 2003, debido a la implantación de las compañías de bajo coste, se produce un espectacular aumento, 1.559,5%, en el tráfico internacional regular, superando este tipo de tráfico al, hasta entonces mayoritario, internacional no regular. En el 2004 continúa su aumento, siendo este del 150,0%.

El tráfico internacional tiene su origen en la Unión Europea y especialmente en el Reino Unido, de donde provienen el 38,28% del total de pasajeros comerciales que mueve el aeropuerto. También hay gran número de pasajeros procedentes de Italia y Alemania, que suponen, respectivamente el 24,87% y 11,30% del total.

El tráfico nacional es prácticamente despreciable en este aeropuerto.

Las principales compañías usuarias son de Reino Unido, destacando *Ryanair Ltd.*, 82,3%, tras ella *Britannia Airways Ltd*, 4,2% y *Mytravel Airways*, 3,0%, todas ellas de bajo coste. Las aeronaves más habituales en Girona son los Airbus A-320, MD83 y los Boeing B757-200 y B737-800, siendo este último el más frecuente, en torno al 90% si se consideran todas sus versiones.

El tráfico comercial de pasajeros tiene un carácter marcadamente turístico, principalmente en julio y agosto. Mientras que el de aeronaves comerciales no es tan estacional aunque sí experimenta un aumento en los meses de verano. Durante la semana se aprecia que el martes y el sábado son los días de mayor tráfico.

En la estimación de la demanda del PD del 2001 se preveía un tráfico de 881.015 pasajeros para el año 2005, cifra que se superó con creces en el 2004, con más de 2,9 millones de pasajeros. Cabe

resaltar el crecimiento de las compañías de bajo coste (CBC), llegando a mover 2.702.586 pasajeros, el 92,01% del total de pasajeros comerciales en el año 2004.

Se han identificado cinco factores, tanto intrínsecos como extrínsecos, de mayor impacto en la demanda de tráfico aéreo para la elaboración de los diversos escenarios de desarrollo: el turismo, el *Pla de Desenvolupament Turístic Sostenible de les Comarques Gironines*, el Producto Interior Bruto del Reino Unido, el impacto de otros modos de transporte (Tren de Alta Velocidad, TAV) y la aparición de las compañías de bajo coste (CBC).

Teniendo en cuenta estos factores se han desarrollado tres posibilidades que representen las posibles evoluciones del tráfico comercial: escenario alto, escenario medio, escenario bajo.

Escenario medio: un destino nacional y tres internacionales abiertos al año hasta 2010 inclusive. Se ralentizan desde entonces las aperturas de destinos hasta 2020 donde no se contemplan más aperturas nacionales y tan solo una inauguración internacional. La política de compra de aeronaves de *Ryanair* y su aparente buena salud invita a suponer un escenario medio de evolución creciente.

Escenario bajo: un destino nacional y tres internacionales abiertos al año hasta 2010 inclusive pero con la mitad de frecuencias en cada caso. Se ralentizan desde entonces las aperturas de destinos hasta 2020 donde no solo no se contemplan más aperturas sino que se cierran algunos destinos nacionales previendo una saturación de mercado. También puede suponerse la entrada en escena de un competidor con aeronaves turbohélice más competitivas y con menos capacidad de pasajeros, más acorde con el mercado potencial nacional, tal como se observa en aeropuertos similares como Reus.

Escenario alto: escenario optimista respecto del medio, donde se parte de que se crean un 50% más de destinos nacionales y 5 nuevos destinos internacionales al año, a medio plazo, sin perjuicio de posibles nuevas rutas en ambos tráficos. En este razonamiento está implícito que se consolida Girona como base de operaciones de *Ryanair* en el sur de Europa y que se consolida como aeropuerto complementario de Barcelona.

Aplicando la Metodología de Previsión de Tráfico de **Aena**, se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Girona se alcanzarán para el año 2020 en el escenario medio 8.848.074 pasajeros comerciales, en el escenario alto 9.635.198 pasajeros comerciales y en el escenario bajo 8.060.874 pasajeros comerciales.



Estos tráficos anuales se corresponden, en el Aeropuerto de Girona, con unos tráficos horarios de diseño de 3.195 pasajeros por hora y 24 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 76.820 operaciones anuales y el número de pasajeros totales sea 8.893.960.

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 (02-20) de 2.400x45, dos calles de salida y una calle de rodaje paralela a la pista que sirve a las dos cabeceras. La pista tiene una capacidad declarada de 18 movimientos/ hora y el conjunto del campo de vuelos tiene una capacidad de 23 operaciones/ hora. Para el estacionamiento de aeronaves comerciales existe una plataforma con 17 puestos de estacionamiento con una capacidad de 23 movimientos/ hora. Esta capacidad no es suficiente para atender la demanda prevista, por lo que serían 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 de la plataforma de Aviación General, del edificio terminal de pasajeros, del edificio terminal de Aviación General, del aparcamiento de vehículos, del edificio terminal de carga, del bloque técnico, de líneas telefónicas y de los distintos sistemas de abastecimiento.

La configuración del **campo de vuelos** presenta carencias en el cumplimiento de determinadas disposiciones y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su Anexo 14. En concreto, no se cumple la recomendación de que para la categoría 4D del aeropuerto la franja de pista se extienda lateralmente al menos 150 m a cada lado del eje de pista (el AIP declara 75 m en 2005) y esté convenientemente regularizada, lo que implica que las pendientes longitudinales y transversales se ajusten a normas. Tampoco cumple con la recomendación la franja de la calle de rodaje, que debe extenderse a 47,5 m a cada lado de su eje y estar, a su vez, convenientemente regularizada.

En el Plan Director de 2001 se planteaban soluciones a este problema. En la presente revisión, para dotar de una mayor seguridad al aeropuerto, se ampliará la pista hacia el sur 350 m para minimizar las restricciones por carga de pago en el despegue de las aeronaves que se prevé utilicen el Aeropuerto de Girona y se desplazará 150 metros hacia el sur el umbral de la cabecera 20, con el fin de poder implementar el sistema de aproximación por instrumentos ILS categoría II/III.

Se regularizarán las pendientes de pista y calle de rodaje y se construirán sendas calles de salida rápida situadas a 1.325 y 1.950 m del umbral 20 y dos calles de acceso a plataforma en el lado sur y norte de la misma. Se instalará el equipo de balizamiento adecuado.

Se dotarán de superficies de extremo de pista a ambas cabeceras. Por el norte, de unas dimensiones de 150 X 220 m pues el terreno circundante desaconseja ampliarlas fuera del límite actual mientras que por el sur, el terreno permite alargar la RESA a 240 m, por lo que se precisa adquirir los terrenos necesarios y también será necesario adecuar el camino perimetral.

La categoría II/III prevista por la pista 20 y el localizador del ILS en concreto, condiciona la apariencia del límite del SGA por el extremo sur, adoptando formas angulosas impuestas por la necesidad de disponer de un terreno convenientemente regularizado para el correcto funcionamiento del sistema. Dichas formas angulosas son también debidas a los condicionantes impuestos por las servidumbres de aeródromo (se evitará que el cerramiento perimetral vulnere las superficies limitadoras de obstáculos, utilizando el vallado estándar empleado por **Aena** en sus instalaciones).

Se extenderá la franja y se adecuará su nivelación. Será preciso eliminar obstáculos que existen en la actualidad. Además, con la ampliación consiguiente, será necesario prescindir de los objetos que afecten a la nueva franja derivada de dicha ampliación (la caseta de bombas, vegetación, etc).

Se construirán el puesto de estacionamiento aislado y la zona de espera de la cabecera 02.

Se dotará al aeropuerto del equipo necesario para operar en condiciones de ILS CAT II/III con DME asociado a la senda de descenso para la cabecera 20, incluyendo el sistema de iluminación pertinente. La pista 02 dispondrá de un sistema de iluminación sencillo correspondiente a una aproximación instrumental de no-precisión.

Se adecuará el GP al desplazamiento del umbral así como los sistemas PAPI de ambas cabeceras.

El **Edificio Terminal de Pasajeros**, en su actual configuración, tiene una superficie total de 22.557 m² aproximadamente. Se propone una reubicación de dependencias para mejorar la funcionalidad incorporando zonas infrautilizadas y recolocando las destinadas a fines técnicos a zonas específicas (Bloque Técnico). Será necesario ampliar los hipódromos de recogida hasta disponer de un total de 7 sencillos y uno doble y así poder cubrir la demanda futura. También será necesario instalar nuevos mostradores de facturación, hasta contabilizar un total de 42 en 2020 y



esto se conseguirá de manera que las dimensiones finales del edificio tan sólo se vean aumentadas por la ampliación de la sala de recogida de equipajes por su lado sur.

Se ampliarán los **aparcamientos** para pasajeros de forma que se levantarán 3 nuevos *parkings* en altura y se construirán bolsas de vehículos de alquiler (al sureste del Edificio Terminal, lo que precisará adquirir terrenos aledaños), de taxis y de grúas. Se adecuarán los viales circundantes a la nueva configuración.

Se construirá un nuevo Bloque Técnico en la última planta del aparcamiento frente al Edificio Terminal, ya que la superficie actual es insuficiente para las necesidades del desarrollo previsible.

Se propone construir una plataforma de pruebas para el **SEI** con la precaución de no invadir la franja de pista. Se localizará junto a la ampliación de la plataforma de Aviación Comercial por el sur.

Análogamente, se propone destinar tres puestos para estacionar aeronaves contra-incendios de la *Generalitat* por el norte de la plataforma actual, junto al SEI, con sus correspondientes equipos e instalaciones asociados.

La **plataforma** de estacionamiento de aeronaves comerciales actualmente tiene capacidad para 17 aeronaves.

Se propone aumentar la superficie y reorganizar los puestos de estacionamiento en plataforma con el fin de mejorar su funcionalidad y operatividad. Ello implica reubicar los edificios situados entre Torre de Control y el SEI, que están junto a la plataforma. También será necesario cerrar isletas tras la nueva configuración que se propondrá de la plataforma.

En el Plano 4.1. "Zona de Servicio propuesta. Estructura del Sistema General Aeroportuario" se indica la ampliación de plataforma propuesta de 20.000 m² por el extremo noreste (18.000 m² para los cuatro puestos y unos 2.000 como vial de servicio) así como 25.500 m² por el lado sur.

Se propone dotar de un estacionamiento al norte de la plataforma ampliada para hacer tratamientos de deshielo y limpieza a aeronaves.

Se construirá un **Edificio Terminal de Aviación General** de aproximadamente 1.400 m² para poder tratar de forma separada a la creciente demanda de usuarios de vuelos de este tipo de tráfico. Se ubicará al este de la zona destinada a la Aviación General, para concentrar allí este tipo de tráfico y que no interfiera con el comercial. Además, se reubicarán en esta zona los hangares de



que actualmente se localizan junto al Edificio de *handling* de modo que puedan realizarse tareas de mantenimiento de las aeronaves de Aviación General.

Se urbanizará la zona circundante al edificio y a los hangares para dar cabida a un aparcamiento para Aviación General y para conservar las actividades de formación de tripulaciones que actualmente se vienen desarrollando en la zona a ocupar por la ampliación de la plataforma comercial.

También se ampliará la **plataforma de Aviación General** por su lado norte obteniéndose aproximadamente 57.200 m². El número de puestos de estacionamiento final destinados a este tipo de tráfico es superior a 30.

Se incluye una nueva calle de acceso a plataforma por el lado norte.

Para el **tratamiento de carga** aérea se propone la construcción de un Edificio Multiservicios que englobará las instalaciones de *handling* de Iberia y de carga, Puesto de Inspección Fronteriza (PIF), talleres, oficinas de compañías aéreas, *catering*, etc. Todas estas instalaciones están actualmente en la zona de la futura ampliación de la plataforma. Además, se construirá un aparcamiento asociado por el lado oeste del edificio.

Se propone construir o adecuar las instalaciones existentes para atender las necesidades actuales y futuras a corto plazo hasta que se construya el Edificio Multiservicios definitivo en la zona descrita fuera del SGA actual.

Se propone la sustitución de los **tanques de combustible** por otros de mayor capacidad con el fin de satisfacer las necesidades previsibles de consumo para el primer horizonte 2010, para ello no se precisa ampliar la parcela de combustible actual.

Se adecuará las instalaciones de **abastecimiento de agua** para adecuarlas a las necesidades a medio plazo, para el segundo horizonte establecido.

Se adaptará la infraestructura de **líneas telefónicas** a las nuevas necesidades.

Respecto a los **viales**, el acceso a las instalaciones aeroportuarias se realiza por un único ramal desde la N-II que requeriría un desdoblamiento para evitar futuras congestiones en periodos punta. Dicho ramal confluye en una rotonda donde coinciden entrada y salida al recinto aeroportuario.



Se sugiere separar convenientemente los accesos a las Terminales de Aviación General de la Comercial y sus respectivas superficies de aparcamiento de vehículos para segregar flujos.

Acerca de los viales de servicio, algunas compañías aparcan en remoto y hacen escaso uso de *jardineras*, por lo que el traslado a pie al Terminal desde el avión y viceversa debe adaptarse para proporcionar al pasajero las condiciones de seguridad adecuadas durante su desplazamiento (señalización apropiada, etc).

Se requerirá la **adquisición de terrenos** para poder realizar la ampliación de la pista regularización de su franja su nivelación correspondiente, así como para llevar a cabo las demás actuaciones que no están dentro de los límites aeroportuarios definidos en el Plan Director aprobado por Orden Ministerial de 16 de julio de 2001.