



Resumen ejecutivo

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

RESUMEN EJECUTIVO

El Plan Director del Aeropuerto de Girona que se revisa fue aprobado mediante Orden Ministerial 2614/2006 el 13 de julio de 2006 y publicado en el BOE número 189 con fecha 9 de agosto de 2006.

El Artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, y Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece la obligación de revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido de acuerdo con el procedimiento establecido en el Real Decreto 2591/1998 para su aprobación.

El Aeropuerto de Girona-Costa Brava cerró el año 2019 con un total de 1.932.255 pasajeros, de los cuales 1.922.576 fueron comerciales, 18.257 operaciones totales y 78.239 kilogramos de mercancías. El tráfico comercial presenta una clara tendencia descendente desde 2009, después de alcanzar su máximo histórico en 2008 con 5,49 millones de pasajeros. Su evolución está rigurosamente vinculada a la actividad de la compañía principal operadora, Ryanair. Desde su entrada en el aeropuerto en 2003, los crecimientos y caídas registrados son principalmente fruto de su estrategia. Así, en 2008, más de 5 millones de pasajeros (más del 91% del tráfico) viajaron con la compañía irlandesa.

Es un aeropuerto con tráfico fundamentalmente internacional, cuyas principales conexiones son con la Unión Europea: Reino Unido, Holanda, Alemania e Italia. Aunque irregular en su evolución durante los últimos años, en 2019 el tráfico internacional supuso un 99,86% del total de pasajeros comerciales y un 95,42% del total de las operaciones comerciales en el aeropuerto. En cuanto al tráfico nacional regular se ha visto muy penalizado por el cierre gradual de las rutas ofertadas, pasando de más de 5.000 operaciones en 2010 a 12 en 2016 y 1 operación en 2019.

Con respecto a la estacionalidad, el Aeropuerto de Girona-Costa Brava tiende a operar como un aeropuerto cada vez más estacional, concentrando en 2019 el 90% de sus operaciones en la temporada de verano.

La aeronave con mayor relevancia a lo largo de estos años es el Boeing 737-800 Winglets, representando un 74,89% de las operaciones comerciales en 2019. Esta es la aeronave de Ryanair, del Grupo TUI y de Transavia Holland. Le sigue la aeronave Cessna Citation con una cuota del 2,88% y el Boeing 737-700 Winglets con una cuota del 2,50%. Por tanto, el tipo de aeronave con mayor número de operaciones comerciales es el tipo C, con el 86,33% en 2019.

En lo que respecta al tráfico OCT, si bien representó menos de 1% del tráfico en pasajeros del aeropuerto, constituyó el 23,65% de las operaciones con 4.317 movimientos en el año 2019, por la alta actividad de docencia. La evolución de este tráfico ha sido irregular durante el periodo de estudio, en pasajeros y en operaciones, en línea con la evolución de los vuelos de escuela, privados y otros, siendo estos 3 tipos los servicios principales.

Por último, mencionar que el tráfico de mercancías también tiene una evolución muy irregular en el periodo de estudio, marcando una tendencia decreciente desde 2006. Históricamente se trata de un tráfico mayoritariamente internacional y en aeronaves cargueras, a pesar del último año de estudio donde la carga internacional comercial supuso el 58,34%, suponiendo la nacional el 41,66% restante.

En cuanto a las instalaciones, el Aeropuerto de Girona-Costa Brava dispone de una única pista, de orientación 01/19, 2.400 m de longitud y 45 m de anchura.

El campo de vuelos tiene 2 calles de salida, la calle E-3 perpendicular a la pista y situada a 689 m del umbral 01, y la E-2, en clotoide, que se sitúa a 689 m del umbral 19. Adicionalmente, el aeropuerto dispone de una

calle paralela a la pista denominada T que conecta la plataforma con ambas cabeceras. Cuenta con 4 puertas de entrada (G-1 a G-4) que conectan dicha calle con la plataforma de estacionamiento.

La plataforma de estacionamiento para aviación comercial ocupa una superficie total de aproximadamente 114.000 m². Dispone del espacio necesario para 21 puestos de estacionamiento, 17 de ellos utilizables simultáneamente, y uno más que se utiliza como plataforma de deshielo. Ninguno de los puestos está asistido por pasarela.

La plataforma de aviación general ocupa unos 32.500 m² y da cabida a 21 aeronaves, 17 de ala fija y cuatro puestos para helicópteros. Además, cuenta con 7 puestos de estacionamiento en la zona de la aviación comercial. Con las incompatibilidades existentes resultan un total de 15 puestos de estacionamiento de aviación general utilizables simultáneamente como máximo dando prioridad a las aeronaves de ala fija y puestos de estacionamiento de aviación comercial.

El Aeropuerto de Girona-Costa Brava dispone de un Edificio Terminal configurado exteriormente por un solo volumen de planta casi rectangular, con dos diques orientados hacia la plataforma y unas dimensiones aproximadas de 220 metros de largo por 50 metros de ancho. Su superficie edificada es de unos 27.270 m² distribuidos en tres alturas, dos de ellas sobre el rasante.

La demanda de tráfico prevista en este aeropuerto se ha determinado utilizando un modelo econométrico desarrollado por parte de Aena SME, S.A., denominado PISTA (Prognosis Integrada de Sistemas de Tráfico Aéreo), que es un modelo macroeconómico-multiecuacional de demanda.

Para el caso concreto del Aeropuerto de Girona-Costa Brava se realiza inicialmente un escenario en el que se considera un crecimiento estándar (denominado escenario libre), donde no se han tenido en consideración captaciones de tráfico adicionales. Los resultados obtenidos sirven como punto de partida de las previsiones, puesto que proporcionan una tendencia basada en las series históricas y la previsión de las variables explicativas. Una vez se ha elaborado dicha demanda, se tiene en consideración una variación de factores que repercute directamente en la demanda de tráfico. El principal factor analizado en este caso es la mejora de la conectividad entre el Aeropuerto de Girona-Costa Brava y la ciudad de Barcelona con una mayor potenciación de la intermodalidad.

Este hecho, hace que se aumente considerablemente el área de influencia del aeropuerto, y por tanto la demanda de pasajeros que hagan uso del aeropuerto. Asimismo, se prevé que en el medio-largo plazo, debido a este hecho, se incentiven nuevas rutas, así como se produzca la recuperación de rutas a destinos ya operados en el aeropuerto. Por último, con esta mejora se conseguirá potenciar el destino de Cataluña en conjunción con el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con el que compartirá sinergias al igual que sucede en el resto de grandes ciudades europeas donde hay más de un aeropuerto disponible.

Por lo tanto, se ha estimado que en el Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Girona-Costa Brava se alcanzarían para el último horizonte de estudio 10.164.100 pasajeros comerciales y 65.900 operaciones comerciales. Estos tráficos anuales se corresponden con unos valores de diseño de 4.200 pasajeros por hora y 28 aeronaves por hora, para el Horizonte del plan director.

Por otro lado, aunque la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la COVID-19 en el año 2020, a escala nacional e internacional, ha ocasionado una fuerte caída en los niveles de tráfico en el aeropuerto, el desarrollo del Plan Director y las actuaciones que propone no se verán afectadas manteniendo su validez como herramienta de planificación a medio y largo plazo, ya que la ejecución de las determinaciones que se recogen en el mismo están ligadas al cumplimiento de unos determinados niveles de tráfico, y no a horizontes temporales concretos.

Para poder absorber este crecimiento de tráfico este Plan Director propone un conjunto de actuaciones con las que se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender al tráfico con un alto nivel de calidad de servicio a la vez que se mejora la operativa del mismo y su posible desarrollo futuro.

Las principales actuaciones en el campo de vuelos consisten en la realización de una nueva calle de salida rápida en el entorno de los 1.700 m desde el umbral de la pista 19 y un puesto de estacionamiento aislado situado al sur de la plataforma actual, conectando con la rodadura de acceso a la cabecera 01. Asimismo, se proponen una serie de actuaciones de adecuación al Reglamento Europeo 139/2014.

Adicionalmente, la longitud actual de la pista es adecuada para la flota y los alcances previstos en el Aeropuerto. Si bien es cierto, la mejora de la conectividad con la ciudad de Barcelona podría suponer un cambio no previsto actualmente en el tamaño de las aeronaves o la necesidad de alcanzar destinos más lejanos, lo que implicaría la necesidad de ampliación de pista. Se propone, por lo tanto, mantener la posible necesidad de terrenos para esta potencial ampliación.

En la plataforma de estacionamiento de aeronaves se realiza una ampliación en unos 30.000 m² para alojar las aeronaves en las inmediaciones de la fachada del lado aire del terminal o de los diques. Además, se propone la construcción de una nueva plataforma de aviación general de tal forma que se independizan las dos tipologías de tráfico.

Se propone una ampliación y reforma completa del edificio terminal actual que dispondrá de una superficie aproximada de 21.000 metros cuadrados por planta, además de unos diques con una superficie aproximada de 26.000 metros cuadrados. En planta baja, se situaría al sur la zona de llegadas y el control de pasaportes y al norte, el vestíbulo de salidas, facturación y control de acceso a la zona de embarque, ubicada principalmente en la planta alta. Además, se crea un nuevo frente del terminal en el lado aire que dará acceso a posiciones de estacionamiento de contacto asociado a la ampliación de la plataforma de aviación comercial previamente mencionada.

Por otro lado, se llevarán a cabo actuaciones en otros ámbitos del subsistema de actividades aeroportuarias. Si bien no surgen necesidades de nuevos aparcamientos, la ampliación del edificio terminal obligará a la reposición de los aparcamientos de autobuses y de las plazas del aparcamiento de contingencia.

Adicionalmente, se propone una reserva de terreno para la zona de carga entre las instalaciones SSEI y la zona de aviación general quedando cerca de la zona industrial anexa al aeropuerto, pero independizada del tráfico comercial.

La zona de apoyo a la aeronave se distribuye a ambos lados del nuevo edificio terminal. Allí se reubicarán los servicios afectados por las actuaciones de terminal y plataforma; varios hangares, la nave de handling y el puesto de inspección fronteriza, así como actividades no detectadas a día de hoy pero que pueden tener cabida en el aeropuerto de Girona-Costa Brava.

Se propone una nueva zona de abastecimiento de combustible cercana a la actual, afectada por el desarrollo del terminal y plataforma, ubicándose al sureste de la zona de servicio.

Adicionalmente, se delimitan varias parcelas dedicadas a actividades complementarias en dos zonas diferenciadas del aeropuerto. Ambas zonas se emplazan al este del aeropuerto, la primera de ellas ubicada el sureste del edificio terminal y la segunda al noreste del edificio.

Como consecuencia de la ampliación del edificio terminal y de la plataforma de aviación general, además de las instalaciones mencionadas con anterioridad, la torre de control actual figura como servicio afectado, por lo que se propone su reubicación a más de 500 metros del eje de la pista de forma que no vulnere la superficie de transición ni interfiera en posteriores desarrollos tanto del lado aire como del lado tierra. Se propone su ubicación junto al este del SSEI.

Asimismo, con la reforma y ampliación del edificio terminal se procederá a reordenar el flujo de tráfico existente en los viales de accesos a llegadas y salidas, donde confluyen distintos tipos de tráficos y necesidades, con multiplicidad de movimientos. Se propone reducir la conflictividad mediante la reordenación de los carriles de los flujos de acceso (llegadas-salidas), la ampliación de la sección de la misma, y el incremento de la longitud del trenzado para su funcionamiento en las mejores condiciones de visibilidad y tiempos de decisión.

Además, se construirá una pasarela o estructura similar entre la futura estación de tren de alta velocidad y el edificio terminal, fuera de la zona de servicio aeroportuaria que permita la conexión directa de los pasajeros que accedan al aeropuerto a través de la estación de alta velocidad; de esta forma, se conseguirá una mejor conectividad del aeropuerto con la ciudad condal.

En consonancia con las exigencias que promueven las distintas legislaciones en materia de medio ambiente para la implantación de usos, Aena SME, S.A. tiene la responsabilidad medioambiental de desarrollar aeropuertos sostenibles que minimicen la huella ambiental. A estos efectos, en junio de 2019 Aena SME, S.A. se ha adherido a la iniciativa NetZero2040 en la 29ª edición del Congreso Anual de ACI Europa y en línea con la estrategia UE que persigue la neutralidad en emisiones de carbono para 2040. Aena SME, S.A. aprobó por Consejo de Administración su Plan de Acción Climática 2021-2030, demostrando su compromiso por alcanzar la sostenibilidad de su actividad.

Como consecuencia, tanto de forma individualizada o, aprovechando las sinergias que proporciona la actividad en red, será necesario continuar incentivando actuaciones de eficiencia energética, energías renovables, insonorización y biodiversidad que redunden en los objetivos de desarrollo de aeropuertos sostenibles. Con este fin se propone la instalación en el Aeropuerto de Girona-Costa Brava una planta solar fotovoltaica situada en la cubierta del Parking P2 y el parking de empleados.

En el Plano 4.1. Zona de Servicio Propuesta. Estructura, se detallan las nuevas áreas, que quedan definidas al llevar a cabo todas estas actuaciones.