

# Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito Territorial Circundante

1	Información territorial y urbanística. Estado, Comunidad Autónoma y Municipios	III.1
1.1	Legislación Sectorial	III.1
1.2	Normativa Estatal. Ley del Suelo	III.4
1.3	Normativa Autonómica	III.4
1.4	Planeamiento vigente	III.5
2	Planes de infraestructuras del estado, Comunidades Autónomas y Municipios	III.8
2.1	Introducción	III.8
2.2	Planes de la Unión Europea y estatales	III.8

2.3	Planes de la Comunidad Autónoma	III.14
3	Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.29
3.1	Introducción	III.29
3.2	Datos generales del aeropuerto	III.31
3.3	Servidumbres del aeródromo	III.32
3.4	Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.32
3.5	Servidumbres de la operación de aeronaves	III.33
3.6	Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 368/2011	III.33
3.7	Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo y radioeléctricas vigentes	III.33
4	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.35
4.1	Introducción	III.35
4.2	Datos generales del aeropuerto	III.36
4.3	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.37
4.4	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.37
4.5	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.38
4.6	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.39
4.7	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual	III.39
5	Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.41
5.1	Propuesta de servidumbres del aeródromo	III.41
5.2	Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas	III.41
5.3	Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves	III.42
5.4	Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible	III.42

5.5	Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo y radioeléctricas del desarrollo previsible	III.42
6	Áreas de afección acústica en el territorio	III.44
6.1	Preámbulo	III.44
6.2	Metodología y criterios de cálculo	III.45
6.3	Resultados	III.47
6.4	Zona de afección acústica	III.48
7	Áreas de coordinación	III.49

HOJA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

# ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE

El aeropuerto constituye una pieza esencial en el sistema de comunicaciones del territorio donde se instala. Es un intercambiador multimodal de transporte, tridimensional, con gran consumo de espacio, que se integra como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio. El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de las distintas redes de transporte tanto público como privado, indispensables para conseguir la eficacia funcional del sistema aeroportuario.

La Zona de Servicio del Aeropuerto, cuya competencia reside en la Administración General del Estado, puede verse afectada por las actuaciones de otros niveles de la Administración: La Planificación Regional u Ordenación del Territorio de la Administración Autonómica y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

El sector de la navegación y transporte aéreo tiene una normativa específica, la cual permite la coordinación e integración del aeropuerto y las instalaciones de Navegación Aérea con su entorno circundante.

El estudio de la intermodalidad y la accesibilidad del modo avión con el resto de modos de transporte de cada territorio incluye una serie de cuestiones logísticas (interoperabilidad e interconexiones de redes, sistemas de información a pasajeros, etc.), cruciales en el desarrollo de los aeropuertos.

## 1 Información territorial y urbanística. Estado, Comunidad Autónoma y Municipios

### 1.1 Legislación Sectorial

La normativa básica de aplicación relativa a la Navegación Aérea y transporte aéreo está contenida en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones para el fomento y desarrollo de la navegación aérea, del transporte aéreo, las competencias del espacio aéreo, su organización administrativa y las disposiciones generales de las servidumbres aeronáuticas, y la Ley 5/2010, de 17 de marzo (BOE nº 67, de 18 de marzo), que modificó la anterior ley con el objeto de incorporar la más reciente normativa internacional y comunitaria.

Asimismo, la Ley de Navegación Aérea contiene las disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos, todo ello sometido a la jurisdicción militar hasta la reorganización de la Administración del Estado mediante el Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, por el que, al reestructurar la Administración General del Estado, se creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa. Una disposición posterior, el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.

El artículo 149.1.20 de la Constitución establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de "interés general". El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, modificado por el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, fija los criterios para calificar los aeropuertos de interés general, manteniendo como tales todos los gestionados por Aena.

La coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles se asignó a la administración civil (inicialmente Ministerio de Transporte y Comunicaciones, posteriormente MOPT, MOPTMA, Fomento y en la actualidad Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

Urbana), creándose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, que más tarde fue sustituido por el Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, mediante el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio; asimismo, el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, definió el régimen estatutario por el que se regiría la Entidad Pública Empresarial. Posteriormente, el artículo 64 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, definió la adaptación de dicha sociedad a la Ley 6/1997, de 14 de abril.

Mediante el Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre, modificado por Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, se establece un nuevo modelo de gestión de los aeropuertos de interés general, que pasa por la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., a la que atribuye el conjunto de funciones y obligaciones que ejerce la Entidad Pública Empresarial (Aena) en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualquier otro que la normativa nacional o internacional atribuya al gestor aeroportuario, en relación a la red de aeropuertos y helipuertos gestionada por Aena.

Según el citado Real Decreto Ley, el Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011 acordó la creación de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., y el 3 de junio de 2011 aprobó que Aena Aeropuertos, S.A. empezara a funcionar de manera efectiva a partir del 8 de junio de 2011.

A su vez, la Orden Ministerial FOM/1525/2011, de 7 de junio (BOE nº 136, de 8 de junio de 2011), acordó el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por parte de Aena Aeropuertos, S.A.

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, aprueba el cambio de denominación de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), que pasa a denominarse ENAIRE, así como de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A., que pasa a denominarse Aena, S.A.

Dicha ley precisa el régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones, de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

En abril de 2017 según lo dispuesto en la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público que establece que en las sociedades mercantiles estatales debe figurar la abreviatura S.M.E., se adapta la denominación de la Sociedad a Aena SME, S.A.

La planificación de los aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social -modificado posteriormente su párrafo tercero por el artículo 52 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en su actual redacción, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos de interés general.

La normativa distingue entre la figura del Plan Director del Aeropuerto, como instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, mediante el cual se pueda dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias; y el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario o instrumento equivalente, como instrumento de ordenación urbanística y territorial, asegurando el desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en el territorio y la coordinación de actuaciones con las administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicha normativa establece, entre otras disposiciones, que *“Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria”*, por lo que una vez aprobado y delimitado el ámbito de la Zona de Servicio del Aeropuerto por el Plan Director, dichos instrumentos generales de ordenación urbana deberán recogerlo en su ordenación.

Asimismo, se recogen los aspectos de tramitación de ambos planes. También determina que las obras realizadas por Aena SME, S.A. en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. El mismo criterio es de aplicación a las obras de Aena SME, S.A. y de la posible empresa concesionaria de los servicios aeroportuarios, según establecen los artículos 8 y 11 del Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre.

Con independencia de la normativa referida a la planificación de los Sistemas Generales Aeroportuarios, y para la coordinación con el entorno, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial, lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

En esencia, las servidumbres aeronáuticas tienen como objeto garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea, lo que conlleva limitaciones al desarrollo urbanístico, tanto del entorno del aeropuerto como del entorno de las instalaciones de ayudas a la navegación aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 55/1999, sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre, y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. nº 204, de 25 de agosto) y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (B.O.E. nº 118, de 17 de mayo), así como el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos, establecen tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, determina las competencias de los órganos de la Administración General del Estado en materia de aviación civil, regula la investigación técnica de los accidentes e incidentes aéreos civiles y establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica, las obligaciones por razones de seguridad aérea y el régimen de infracciones y sanciones en materia de aviación civil.

En cuanto a las servidumbres acústicas, han quedado incorporadas junto con las aeronáuticas a través del artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE nº 312, de 30 de diciembre), por la que se añade una disposición adicional a la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, donde se determinan de forma general sus características, afectaciones y repercusiones.

La Disposición Adicional Única de la citada Ley 48/1960, establece que *“El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.”*

Por otro lado, la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido, establece en su artículo 10 la delimitación de las zonas de servidumbres acústicas mediante mapas de ruido, y en sus Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera, la competencia de la Administración General del Estado en la determinación de estas

servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, y de la calidad de vida en el entorno del aeropuerto.

En su normativa de desarrollo (Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas), se recoge la delimitación de las áreas acústicas atendiendo al uso predominante del suelo, y la regulación de las servidumbres acústicas. Además, se prevé que los instrumentos de planificación territorial y urbanística incluyan la zonificación acústica, requiriendo informe preceptivo del órgano sustantivo de la infraestructura.

## 1.2 Normativa Estatal. Ley del Suelo

Mediante el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, se aprueba el Texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que regula para todo el territorio estatal, las condiciones básicas que garantizan:

- 1) La igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, relacionados con el suelo.
- 2) Un desarrollo sostenible, competitivo y eficiente del medio urbano, mediante el impulso y el fomento de las actuaciones que conducen a la rehabilitación de los edificios y a la regeneración y renovación de los tejidos urbanos existentes, cuando sean necesarias para asegurar a los ciudadanos una adecuada calidad de vida y la efectividad de su derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

Asimismo, establece las bases económicas y medioambientales del régimen jurídico del suelo, su valoración y la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas en la materia.

El objetivo final se centra en evitar el fraccionamiento de las disposiciones que recogen la legislación estatal en la materia, excepción hecha de la parte vigente del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que tiene una aplicación supletoria salvo en los territorios de las Ciudades de Ceuta y Melilla y, en consecuencia, ha quedado fuera de la delegación legislativa por cuya virtud se dicta este Real Decreto Legislativo.

## 1.3 Normativa Autonómica

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas han mantenido un constante proceso legislativo en esas materias, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

Teniendo en cuenta que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril, otorgó a los municipios la competencia en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

En Cataluña, donde la Comunidad Autónoma ha asumido las competencias exclusivas en la materia, se ha desarrollado y se sigue desarrollando una importante labor legislativa, plasmada en una serie de leyes y Decretos sobre Ordenación del Territorio, de los que aquí únicamente hacemos alusión a los que tengan algún tipo de incidencia en los Planes Especiales.

La Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de Política Territorial, tiene por objeto establecer las directrices de ordenación del territorio catalán y de las acciones administrativas con incidencia territorial en Cataluña, para corregir los desequilibrios que se produzcan y asegurar un mayor bienestar a la población.

Con fecha 24 de julio de 2006 se publicó en el DOGC nº 4682 el Decreto 305/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Urbanismo.

La Disposición Final segunda de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre, autorizaba al Gobierno de la Generalitat a refundir el texto refundido de la Ley de Urbanismo. En consecuencia, mediante Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, se aprueba el Texto refundido de la Ley de Urbanismo, (DOGC nº 5686, de 5 de agosto de 2010), que tiene por objeto la regulación del urbanismo en el territorio de Cataluña. El urbanismo es una función pública que abarca la ordenación, la transformación, la conservación y el control del uso del suelo, del subsuelo y del vuelo, su urbanización y edificación, y la regulación del uso, de la conservación y de la rehabilitación de las obras, edificios e instalaciones.

Posteriormente, con el fin de adecuar la legislación urbanística a legislaciones posteriormente aprobadas, se aprueba la Ley 3/2012, de 22 de febrero, de modificación del texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto.

## 1.4 Planeamiento vigente

### 1.4.1 Escala Estatal. Planeamiento Sectorial

Mediante Orden FOM/2616/2006, de 13 de julio (BOE nº 189, de 9 de agosto de 2006), se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Reus, que delimitaba la zona de servicio del citado aeropuerto e incluía los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico.

Asimismo, perseguía la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios, previendo los espacios para las actividades y servicios que garantizaran una oferta que potenciara el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persiguiendo al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Artículo 7. Revisión de los Planes Directores, del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que se deberán revisar los Planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

### 1.4.2 Escala Autonómica. Instrumentos de Ordenación Territorial

Plan Territorial General de Cataluña (PTGC): está definido como instrumento de planificación en la Ley 23/1983 y fue aprobado por la Ley 1/1995, de 16 de marzo (DOGC de 31 de marzo de 1995). En esta Ley se definen los ámbitos de aplicación de los planes territoriales parciales, los sistemas de propuesta con ámbitos de aplicación de las estrategias territoriales y logro del modelo de asentamientos, así como las estrategias y directrices que enmarcan a los futuros planes territoriales parciales y sectoriales, entre otros.

Plan Territorial Parcial de El Camp de Tarragona aprobado definitivamente con fecha de 12 de enero de 2010, por el Gobierno de Cataluña. El acuerdo de Gobierno y la normativa del plan se publicaron en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya nº 5559, de 3 de febrero de 2010, a efectos de su ejecución inmediata.

Comprende las comarcas de L'Alt Camp, El Baix Camp, El Baix Penedès, La Conca de Barberà, El Priorat y El Tarragonès.

Es una figura de planificación definida en la ley 23/1983 de Política Territorial, para cada uno de los ámbitos de planificación establecidos en la ley 1/1995, del Plan Territorial General de Cataluña.

Catálogo del Paisaje del Camp de Tarragona aprobado definitivamente el 19 de mayo de 2010 (DOGC nº 5650, de 15 de junio 2010). En un nivel general, los objetivos que persigue este documento son:

- a) Inventariar los valores paisajísticos presentes en su área de aplicación, con la finalidad de enumerar las actividades y los procesos que inciden de manera más notoria, delimitar las unidades de paisaje y definir los objetivos de calidad paisajística para cada una de estas unidades.
- b) Servir de soporte para la planificación territorial y garantizar la incorporación de objetivos paisajísticos a los planes territoriales parciales o, en su caso, a los planes directores territoriales.
- c) Actuar de documento base para campañas de sensibilización ciudadana y de educación escolar sobre los valores del paisaje.
- d) Ser útiles en la definición de estrategias sectoriales, como políticas agrarias, de promoción turística asociada al paisaje o de desarrollo rural.
- e) Definir unos objetivos de calidad que sirvan de base para la elaboración de las directrices de paisaje en el planeamiento territorial.

### 1.4.3 Escala Local. Planeamiento Municipal

La Zona de Servicio del Aeropuerto de Reus, se encuentra ubicada en terrenos pertenecientes a los términos municipales de Reus, Constantí y La Canonja.

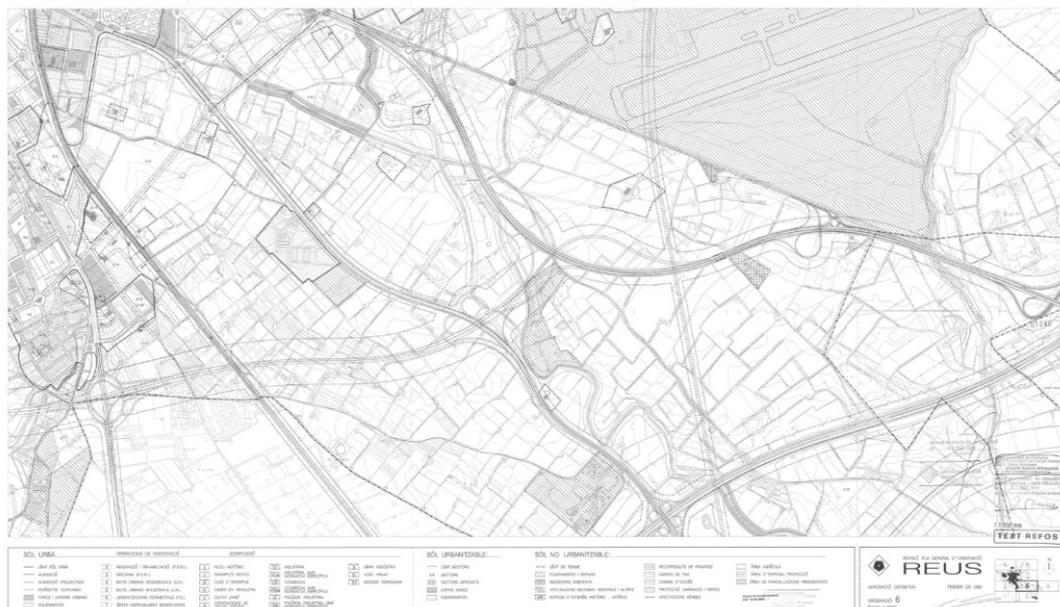
#### 1.4.3.1 Término Municipal de Reus

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Reus fue aprobado definitivamente el 11 de marzo de 1999 (publicado en el DOGC el 30 de abril 1999). El texto refundido de las normas urbanísticas del PGOU fue publicado en el DOGC nº 4379 6 de mayo de 2005.

El citado Plan clasifica los suelos incluidos dentro del ámbito de la Zona de Servicio como Suelo No Urbanizable. Practicamente la totalidad del ámbito lo recoge como SNU-Equipamientos y Servicios, y tiene la consideración de Sistema General. No obstante, parte de los terrenos de la Zona de Servicio, concretamente terrenos situados al norte y oeste del aeropuerto, están calificados como Área Agrícola.

El Capítulo Cuarto de la Normativa del PGOU está dedicado al Sistema Aeroportuario (artículos 121 y 122).

Ilustración III.1.- Ordenación



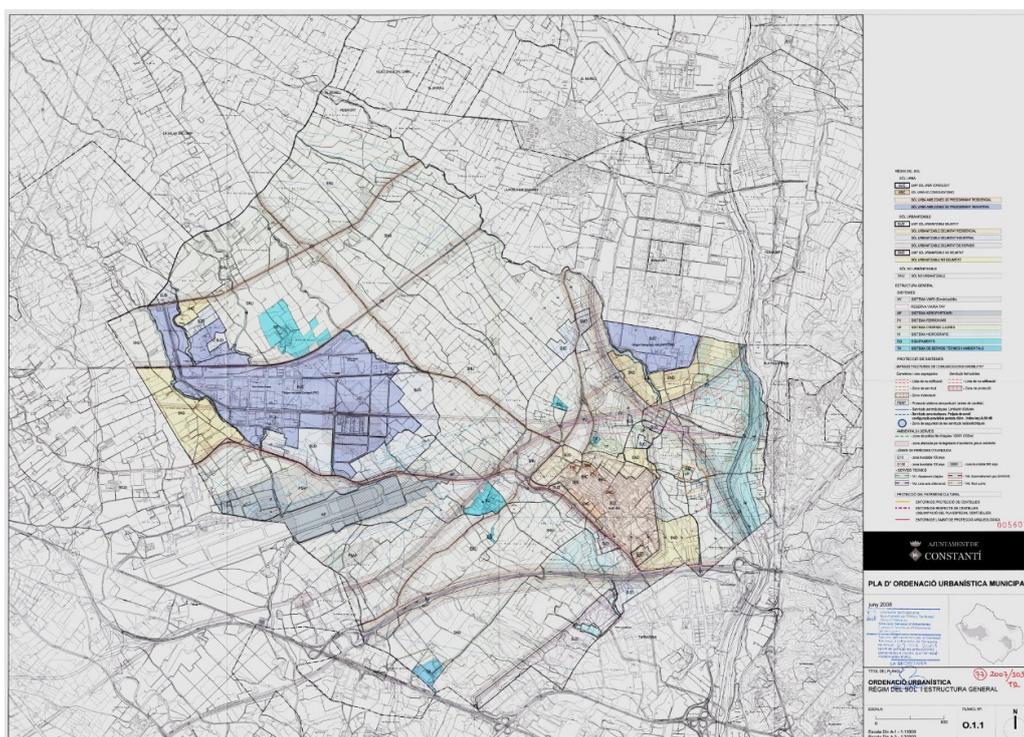
Fuente: PGOU Reus

#### 1.4.3.2 Término Municipal de Constantí

El Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM) de Constantí fue aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Tarragona en sesión de 9 de julio de 2008 y publicado en el DOGC nº 5300 de 20 de enero de 2009 (corrección de errores DOGC nº 5534 de 28 de diciembre de 2009). El citado Plan califica los suelos de la Zona de Servicio como Sistema Aeroportuario (AP), y tiene la consideración de Sistema General. Asimismo, establece unas áreas de cautela como Protección del sistema aeroportuario (PSAP) y unas Zonas de seguridad de las servidumbres radioeléctricas.

Los artículos 196 a 201 de la Normativa del POUM se dedican al Sistema Aeroportuario.

Ilustración III.2.- Ordenación Urbanística. Régimen del suelo y estructura general.



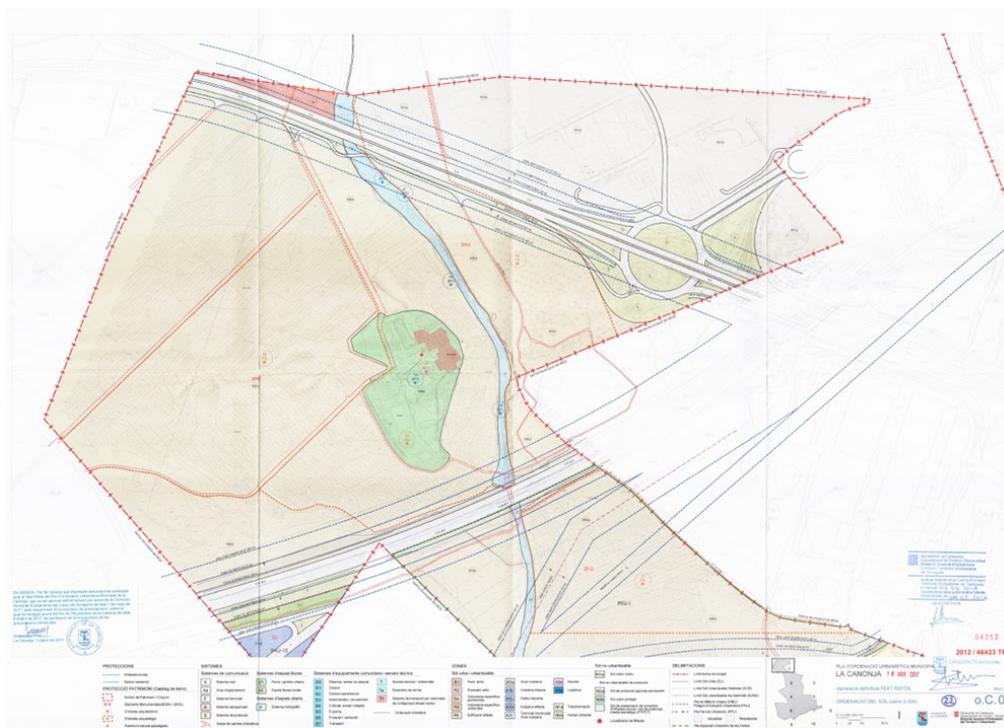
Fuente: *POUM Constantí*

#### 1.4.3.3 Término Municipal de La Canonja

El Plan de Ordenación Urbanística Municipal (POUM) de La Canonja fue aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo del Camp de Tarragona el 7 de marzo de 2017 (DOGC nº 7394 de 20 de junio de 2017). El POUM clasifica los suelos de la Zona de Servicio como Suelo No Urbanizable y los califica como Sistema de Comunicación-Sistema Aeroportuario, clave A.

Las Normas Urbanísticas recogen el Sistema Aeroportuario. Clave A, en los artículos 78 y 79.

Ilustración III.3.- Ordenación del Suelo.



Fuente: POUM La Canónja

## 2 Planes de infraestructuras del estado, Comunidades Autónomas y Municipios

### 2.1 Introducción

Las redes de infraestructura del transporte se gestionan con la intervención de todos los niveles administrativos desde el estatal al municipal. El Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, interviene en la gestión de órganos específicos como Aena SME, S.A. o Puertos del Estado y sobre las propias infraestructuras, a esto hay que añadir las competencias autonómicas, especialmente en el sistema viario, y la Comunitaria dictando la política común del Transporte.

### 2.2 Planes de la Unión Europea y estatales

Las infraestructuras de transporte en la Unión Europea se han definido mediante el Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Según lo recogido en el citado documento, la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

- a) Cohesión, a través de:
  - i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas, así como a las zonas escasamente pobladas;

- ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros;
  - iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, la interconexión entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local;
  - iv) unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas;
- b) Eficiencia, a través de:
- i) la eliminación de cuellos de botella y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos;
  - ii) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;
  - iii) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;
  - iv) el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayor;
  - v) la utilización eficiente de las infraestructuras nuevas y de las ya existentes;
  - vi) la aplicación rentable de conceptos tecnológicos y operacionales innovadores;
- c) Sostenibilidad, a través de:
- i) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente para garantizar un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;
  - ii) la contribución a los objetivos de un transporte con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, hipocarbónico y limpio, la seguridad de abastecimiento de combustibles, la reducción de los costes externos y la protección del medio ambiente;
  - iii) la promoción de un transporte con bajas emisiones de carbono, con miras a conseguir para 2050 una reducción significativa de las emisiones de CO<sub>2</sub> de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO<sub>2</sub>.
- d) Aumento de los beneficios para sus usuarios, a través de:
- i) la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países;
  - ii) la garantía de un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;
  - iii) el apoyo a la movilidad, incluso en caso de catástrofes naturales o antropogénicas, asegurando la accesibilidad a los servicios de emergencia y rescate;
  - iv) el establecimiento de requisitos para las infraestructuras, en particular en los campos de interoperabilidad, seguridad y protección, que aseguren la calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;
  - v) la accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

Por otro lado, la Comisión presentó el 22 de agosto de 2012 el “LIBRO BLANCO: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”, fijándose en el horizonte temporal de 2050:

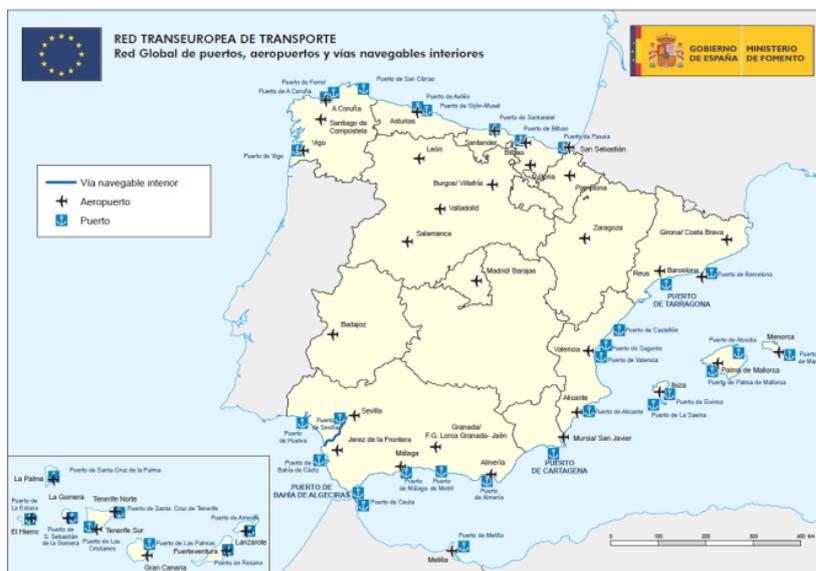
Desde el Libro Blanco sobre el Transporte, de 2001, se han logrado muchos avances. El mercado ha continuado su apertura en el transporte aéreo, por carretera y en parte por ferrocarril. Se ha lanzado con éxito la iniciativa del Cielo Único Europeo. Ha aumentado la seguridad y la protección en todos los modos de transporte. Se han adoptado nuevas normas sobre condiciones de trabajo y derechos de los pasajeros. Las redes transeuropeas de transporte (financiadas a través de las RTE-T, los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión) han contribuido a la cohesión territorial y a la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad. Se han reforzado los lazos internacionales y la cooperación. Se han dado grandes pasos también en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

Y, sin embargo, el sistema de transporte no es sostenible. Si pensamos en los próximos 40 años, es evidente que el transporte no puede desarrollarse por la misma vía. Si nos quedamos con el planteamiento de "business as usual" (BaU), la dependencia del crudo del transporte podría seguir siendo algo inferior al 90%, con fuentes de energía renovables que superasen sólo de forma marginal el objetivo del 10 % establecido para 2020. Para el año 2050, las emisiones de CO2 procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50% para 2050. El desequilibrio de accesibilidad entre las zonas centrales y periféricas se hará más marcado. Seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido.

Partiendo de la experiencia adquirida, la nueva Hoja de Ruta correspondiente al nuevo Libro Blanco pasa revista a la evolución del sector de los transportes, sus desafíos futuros y las iniciativas políticas que es preciso considerar, presentando su visión del transporte del futuro y esbozando las medidas clave para lograrlo.

En lo que respecta al transporte aéreo, se indica en el Libro Blanco: los sectores del transporte marítimo y de la aviación tienen por su propia naturaleza una dimensión mundial. En el sector de la aviación, es preciso seguir mejorando la eficiencia de las aeronaves y las operaciones de gestión del tráfico aéreo. Además de reducir las emisiones, constituirá una ventaja competitiva; pero es preciso prestar atención a no imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como «hub global de la aviación». Es preciso optimizar la capacidad aeroportuaria y, cuando sea necesario, incrementarla para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte, lo cual puede dar lugar a que en 2050 la actividad del transporte aéreo de la UE sea más del doble de la actual. En otros casos, el ferrocarril (de alta velocidad) deberá absorber gran parte del tráfico de media distancia. La industria de la aviación de la UE debe ir en cabeza en el uso de combustibles hipocarbónicos para alcanzar el objetivo de 2050.

**Ilustración de la Red Transeuropea de Transporte. Red Global de puertos, aeropuertos y vías navegables interiores.**



La hoja de ruta Transporte 2050 hacia un espacio único europeo del transporte persigue pues la creación de un espacio único europeo de transporte, más competitivo y con una red transeuropea de transporte integrada que enlace los diferentes modos de transporte tanto de pasajeros como de mercancías (Red Transeuropea de transporte), fijando diferentes metas para distintos tipos de viaje, siendo los objetivos para los viajes intercontinentales los que más atañen al transporte aéreo:

- Llegar a la cuota del 40% de combustibles con pocas emisiones de carbono para 2050.
- Llevar a cabo la modernización completa del sistema de control del tráfico aéreo europeo de aquí a 2020, logrando un Cielo Único europeo.
- No imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como “hub global de la aviación”.
- Optimizar la capacidad aeroportuaria para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte.
- Diálogo social con el fin de evitar conflictos sociales.
- Mejorar los métodos de detección selectiva con el fin de garantizar elevados niveles de seguridad con mínimas molestias.
- Elaboración de planes de continuidad de la movilidad para salvaguardar la movilidad de los pasajeros y mercancías en situación de crisis.
- Innovación tecnológica.
- De aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica de RET-T a la red ferroviaria, preferiblemente a la alta velocidad.
- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR) en Europa.

A nivel estatal, mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 5 de mayo de 2015, formula el documento final del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024.

Dicho Plan muestra un diagnóstico global del sistema español de transporte caracterizado por una serie enumerada de circunstancias en materia de transporte aéreo.

Así mismo contempla los siguientes cinco grandes objetivos estratégicos como nuevo marco de planificación de las infraestructuras y transportes en España:

- A. Mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes.
- B. Contribuir a un desarrollo económico equilibrado, como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
- C. Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
- D. Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes.
- E. En particular, y con arreglo a este objetivo, se tendrán presentes de forma especial las necesidades de acceso entre la Península y los archipiélagos, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las conexiones interinsulares.
- F. Favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal.

En base a los objetivos estratégicos anteriores, la Alternativa PITVI se articula a corto y medio plazo sobre tres principios básicos:

- Profundizar la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte.
- Potenciar una creciente participación del sector privado en el desarrollo y gestión del sistema de transporte.
- Adecuación del sistema de provisión de infraestructuras y prestación de servicios a la demanda real de la sociedad.

Estos grandes objetivos definidos para la planificación a largo plazo del sistema de transporte estarán centrados en el ajuste dinámico de la capacidad en función de la evolución efectiva de la demanda, con objeto de avanzar, conforme a criterios de rigor económico y con un modelo de gestión eficiente y de calidad, hacia la consecución de un modelo de transporte integrado, intermodal, eficaz y sostenible, puesto al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo que, además, sea garantía de equidad y cohesión territorial.

En particular, y por lo que respecta al modo de transporte aéreo, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones:

- Se desarrollará un esfuerzo especial orientado a la consecución de un sector aéreo más seguro y sostenible, reforzando el enfoque preventivo de la seguridad aérea, con el fin de dar una respuesta de calidad y eficiencia para las necesidades demandadas por pasajeros, compañías aéreas, y el resto de agentes involucrados.
- Se reforzará la competitividad de las empresas españolas en todos los ámbitos de la aviación civil (transporte comercial de pasajeros, carga aérea, aviación general, corporativa, deportiva, trabajos aéreos), mediante la revisión y actualización de los marcos normativos y la adopción de actuaciones de mejora y desarrollo.

- Se reforzará la contribución del transporte aéreo a la cohesión y vertebración de todos los territorios del estado, en particular a los no peninsulares, a través de políticas que fomenten la conectividad e Intermodalidad, de acuerdo con las necesidades de la sociedad.
- Se reordenarán y modernizarán los órganos públicos estatales con responsabilidad en el ámbito aeronáutico, reforzando su papel en la regulación y supervisión, al objeto de optimizar su contribución al desarrollo del sector.
- Se racionalizará la dedicación y gestión de recursos estatales en materia aeroportuaria y de navegación aérea, de forma consistente con la demanda efectiva, optimizando y rentabilizando la capacidad disponible, y analizando el potencial de nuevos proyectos mediante criterios estrictos de rentabilidad económica y social.
- Se revisará el modelo español de gestión estatal aeroportuaria, reforzando los criterios de productividad, eficiencia, perfiles de negocio y rentabilidad económica de cada aeropuerto de la red nacional, y promoviendo la liberalización y el cambio en la estructura de propiedad de Aena SME, S.A. a través de la entrada de capital privado en dicha sociedad mercantil.
- Se desarrollarán planes de negocio adaptados al perfil de tráfico y características de cada aeropuerto de la red nacional de Aena SME, S.A. Los aeropuertos se desarrollarán a través de estrategias de marketing aeroportuario, promoción de rutas, innovación de gestión, y cooperación estratégica con las compañías aéreas.

La filosofía de los programas de actuación del PITVI se basa en una visión global de la política de transporte centrada en la mejora de los servicios desde la óptica de la sostenibilidad y eficiencia económica.

Enmarcado dentro del PITVI, se ha elaborado el Plan de Desarrollo del Sector Aéreo (PDSA 2014-2017). Este documento, presentado por el gobierno con fecha 16 de junio de 2014, contó con la colaboración de organizaciones y empresas del sector aéreo en España, establece las líneas maestras para el desarrollo del transporte aéreo durante el periodo 2014-2017.

Por lo que respecta al resto de modos de transporte, su funcionalidad y contribución a la movilidad, las iniciativas del PITVI siguen las siguientes orientaciones sectoriales:

#### Transporte por carretera:

En resumen, los subprogramas contenidos dentro de los programas de regulación, control y supervisión sobre el transporte por carretera son:

- Desarrollo normativo
- Calidad de los servicios y derechos de los viajeros
- Seguridad: regulación y protección de usuarios
- Eficiencia y competitividad redimensionamiento del sector del transporte de mercancías.

#### Transporte ferroviario:

Los subprogramas contenidos en el programa de regulación, control y supervisión del transporte ferroviario son:

- Ordenación de la regulación del sector ferroviario
- Eficiencia y competitividad: desarrollo del modelo ferroviario
- Posicionamiento internacional
- Mejora de la seguridad ferroviaria y protección de los viajeros.

#### Transporte intermodal:

El contenido de este apartado del PITVI se desarrolla en el apartado de Intermodalidad.

#### Transporte marítimo:

La oferta del transporte marítimo-portuario es decisiva para el comercio exterior español. El 50% de las exportaciones y más del 80 % de las importaciones españolas se canalizan por vía marítima a través del sistema portuario de interés general.

El PITVI, dentro de sus programas de regulación, control y supervisión, contempla en el ámbito del transporte portuario los siguientes subprogramas:

- Desarrollo y actualización de la normativa
- Refuerzo de las medidas preventivas de la seguridad marítima
- Calidad
- Eficiencia y competitividad
- Refuerzo de las medidas enfocadas a la sostenibilidad ambiental
- Internacionalización y posición española en la UE y la OMI.

#### Transporte en el ámbito urbano:

En el ámbito urbano coinciden las competencias de los tres niveles de Administración. El Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, está presente en el ámbito urbano y metropolitano a través de la ordenación global del sistema de transportes y del desarrollo y ejecución de sus competencias propias. Sus competencias más específicas corresponden al transporte ferroviario de Cercanías, y a la ejecución, gestión y explotación de las redes de infraestructuras de carreteras y ferrocarril en el entorno urbano.

En este sentido, la interacción entre los principales nodos de estas redes, lo que es además ampliable dependiendo de su localización, a los nodos portuarios y aeroportuarios, es un factor de radical importancia para el sistema de transporte en su conjunto.

### 2.3 Planes de la Comunidad Autónoma

La ordenación de las diferentes infraestructuras y equipamientos se realizará mediante los correspondientes Planes Directores Sectoriales, como instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras de transporte y movilidad se encuentra en vigor el **Plan de Infraestructuras del Transporte de Cataluña 2006-2026**, cuya formulación se aprobó mediante Decreto Aprobado por el Decreto 310/2006 de 25 de julio, publicado en el DOGC núm. 4685 de 27/07/2006.

Las competencias de los modos actuales de transporte en Cataluña se muestran en la Tabla III.1.

Tabla III.1.- Competencias de las infraestructuras del transporte en Cataluña

Sistema	Infraestructura	Órgano	Ente/Operador
Sistema Viario	Autovía A-2 Autovía Peaje AP-7 Carreteras convencionales	Estado	Administraciones públicas
	Red Autonómica Autovía A-16	Comunidad Autónoma	
	Red comarcal y local	Ayuntamientos	

Sistema	Infraestructura	Órgano	Ente/Operador
Sistema Ferroviario	Red de Alta Velocidad (TAV)	Estado	RENFE / ADIF
	Red Convencional (RENFE y FGC)	Estado	RENFE / ADIF
	Metro (Barcelona)	Comunidad Autónoma y Ayuntamientos	Consortios de transportes
Sistema Portuario	Puertos de Interés General	Estado	Autoridad Portuaria
	Puertos Autonómicos	Comunidad Autónoma	Dirección General de Puertos y Transportes
Sistema Aeroportuario	Aeropuertos Interés General	Estado	Aena SME, S.A.

Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Modelo Territorial de Cataluña se basa en el enunciado de ciertos Principios orientadores y de determinadas Estructuras Territoriales de Referencia.

Los elementos que se identifican como constitutivos de la estructura territorial de la región son:

- El sistema regional de asentamientos de población está basado en dos estructuras: las áreas básicas territoriales (ABT) y los ámbitos funcionales territoriales de sistemas urbanos.

Las ABT, son áreas de planificación, sin estructura administrativa propia, que tienen por objetivo establecer el ámbito territorial funcional mínimo necesario para ofrecer un umbral de población mínimo.

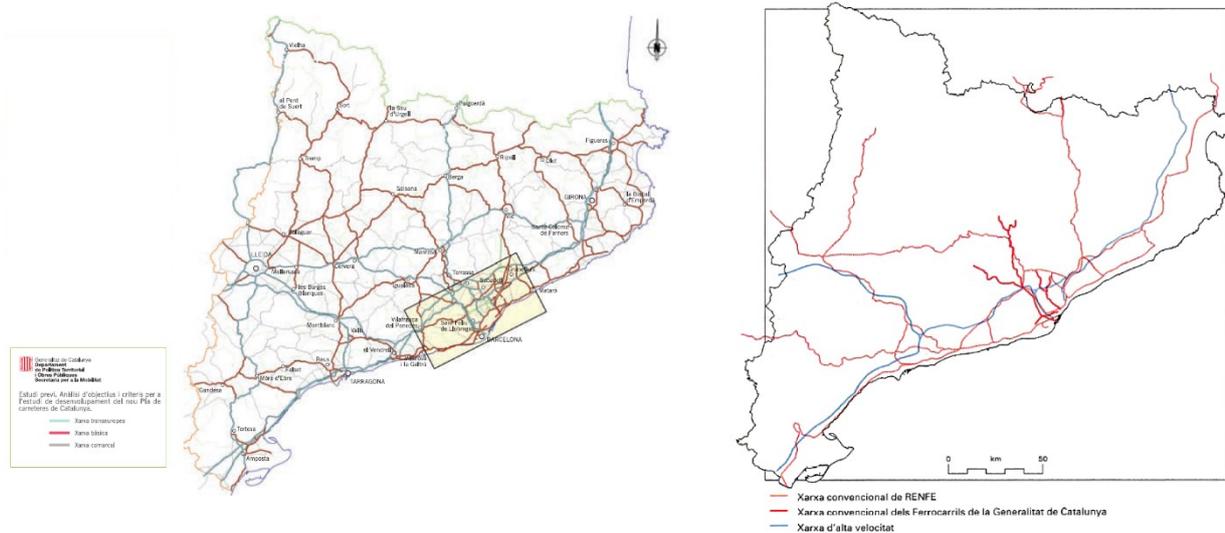
Los ámbitos funcionales territoriales constituyen análisis funcionales del sistema de ciudades y de los sistemas urbanos.

- El sistema de transportes, servicios (agua y energía) telecomunicaciones y medioambiente (tratamiento de aguas y residuos sólidos).

Las funciones más destacadas de la red de infraestructuras son:

- Canalizar los flujos, tanto de personas como de bienes, entre los centros de actividad y los diferentes sistemas urbanos.
- Equilibrar el país frente a los desequilibrios producidos debido a la falta de accesibilidad que ciertas regiones han sufrido.
- Permitir la competitividad de las empresas asegurando una rápida y eficiente conexión entre los centros productores y los distribuidores.
- Procurar la integración paisajística y ecológica de la red de transportes.

Ilustración III.4.- Estructura viaria de Cataluña



Fuente: Generalitat de Catalunya

### 2.3.1 Actuaciones

Las infraestructuras del transporte se regulan a través del Plan Territorial General (PTG), del Plan Territorial Parcial (PTP) (uno para cada ABT existente) y del Plan Territorial Sectorial (PTS). En particular, el Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña (PITC) es el PTS que define la red de infraestructuras viarias y ferroviarias necesarias para la Comunidad Autónoma de Cataluña en coherencia con las directrices del planeamiento territorial vigente y con una visión sostenible de la movilidad.

A continuación, se describen las principales actuaciones viarias y ferroviarias previstas en el PITC de Cataluña:

### 2.3.2 Sistema viario

Se realiza la siguiente clasificación de las propuestas en función del tipo de red viaria en que se llevan a cabo:

#### a) Red Transeuropea:

- Corredor del Mediterráneo: Eje 2: Autovía A-7/N-340/C-15/C-35, reconversión en autovía entre el límite de Castellón y Vilafranca; Nueva autovía AP-7 entre Vilafranca y Sant Celoni; C-35, reconversión en autovía entre Sant Celoni y Maçanet de la Selva y A-2/N-II, reconversión en autovía entre Maçanet de la Selva y la Jonquera .
- Corredor Barcelona con el centro-norte de la Península (Eje 1: autopista B-23/AP-7/AP-2, Eje 2: A-2, nuevo acceso al Puerto de Barcelona).
- Corredor Tarragona con el centro-norte de la Península. Nueva autovía Tarragona – Montblanc – Tárrega.
- Corredor Transversal: Península centro-norte con la Jonquera (A-2/C-25); C-25: desdoblamiento entre les Oluges –Riudellots de la Selva.
- Eje occidental de Cataluña: Amposta – Lleida – Pont de Rei (N-340/C-12/A-14); N-340: desdoblamiento entre Sant Carles de la Ràpita y Amposta, C-12: reconversión en autovía entre Amposta y Lleida, A-14/N-340: desdoblamiento Lleida - Vielha – Pont de Rei.

- Eje Barcelona – Puigcerdà – límite con Francia por Cadí (C-16/N-260, C-58, túnel d'Horta, túnel de Vallvidrera, Martorell – Vacarisses): Nueva autovía túnel de Horta, nueva autovía Martorell y Vacarisses, reconversión en autovía Berga – Bagà y acondicionamiento de la vía N-260 para automóviles desde el túnel del Cadí hasta el límite con Francia.

b) Red básica primaria:

- Eje Tarragona / Reus – Andorra (C-14/N-240/N-260/N-145).
- Eje Tarragona – Terol (N-240).
- Lleida – Osca (A-22/N-240).
- Eje Lleida – Pallars (C-13).
- Eje Lleida – Andorra (C-26, C-14, N-154).
- Eje Conca de Barberà – Anoia – Bages (C-241c/C-37: Montblanc - Manresa).
- Eje Bages – Solsonès (C-55: Manresa – Solsona - Bassella).
- Eje Garraf – Penedès – Anoia (C-15: Vilanova – Vilafranca - Igualada).
- Eje Barcelonès – Cerdanya per Toses (B-500/C-59/C-17/N-152).
- Eje Pirenaico (C-241c/C-37: Montblanc - Manresa).
- Ejes de acceso a la Costa Brava y Pla de l'Estany: Anella de les Gavarres (C-65/C-31/C-66), Autovia Maçanet – Llagostera (C-35) y eje Gironès – Pla de l'Estany (C-66).

c) Resto de la red básica:

- C-12 B les Camposines – Ascó, C-13 Sort – Esterrí d'Àneu, C-17 la Garriga – Barcelona, C-26 Límit Aragó (Alfarràs) – Ripoll, C-28 Vielha– Esterrí d'Àneu, C-31 Torrent – Figueres, C-31B Salou – Tarragona, C-35 Molins de Rei – Sant Celoni, C-38 Sant Joan de les Abadeses – límite con Francia Coll d'Ares), C-42 l'Aldea – Tortosa, C-43 Benifallet – Gandesa, C-44 Hospitalet – Móra la Nova, C-45 Maials – límite con Aragón (Fraga), C-51 Calafell – Valls – Alcover, C-53 Vilagrassa – Vallfogona de Balaguer, C-55 Abrera – Manresa, C-58 Terrasa – Monistrol de Montserrat (carretera de la Bauma), C-61 d'Arenys de Mar (AP-2) – Sant Celoni (AP-7), C-63 Lloret de Mar – Olot y C-68 Figueres - Roses.
- N-340 límite de Castellón – Sant Carles de la Ràpita y Amposta – l'Aldea, N-II Variante de Sant Daniel y variante este de Figueres y N-260 Figueres - Portbou.
- SC: TV-3454, Amposta – Deltebre; C-233/L-200/LP-3322, les Borges Blanques – Bellcaire d'Urgell; L-512/C-1412, Artesa – Tremp per Corriols; L-311/L-313/C-1412, Cervera – Ponts; L-310/LV-3113/C-451, Tàrraga – Guisona – Solsona; GIV-5128, Navata – Borrassà – Vilamalla; C-154, Vic - Gironella y Vía de Cornisa: Pallejà – Montcada y Reixac

### 2.3.3 Sistema ferroviario

Se distinguen tres redes ferroviarias en la propuesta:

a) Red de Alta Velocidad (TAV): tiene dos objetivos básicos, conexión rápida con ciudades principales de Europa y del resto de la Península Ibérica y ayuda al reequilibrio entre las comarcas catalanas. A continuación, se enuncian las principales propuestas de actuación dentro de la línea de alta velocidad, clasificadas según competencias.

Competencia de la Administración General del Estado:

- Conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Barcelona – Madrid: En el corredor está prevista la creación de un intercambiador de transporte de viajeros para el Camp de Tarragona donde confluirán los servicios de alta velocidad, regionales, rodalies, tranvía y autobús.
- Nueva línea de alta velocidad del corredor del Mediterráneo: proyectada con una velocidad de diseño de 300 km/h que permitirá realizar el trayecto Valencia - Barcelona en 1h y 30 minutos y especializar la línea actual de trenes convencionales en mercancías y regionales.
- Ramal Vallès – Castellbisbal – Mollet: bypass a la ciudad de Barcelona con características de alta velocidad que conectará el ramal del Llobregat y el de Besòs
- Acceso de alta velocidad al aeropuerto del Prat en Barcelona.

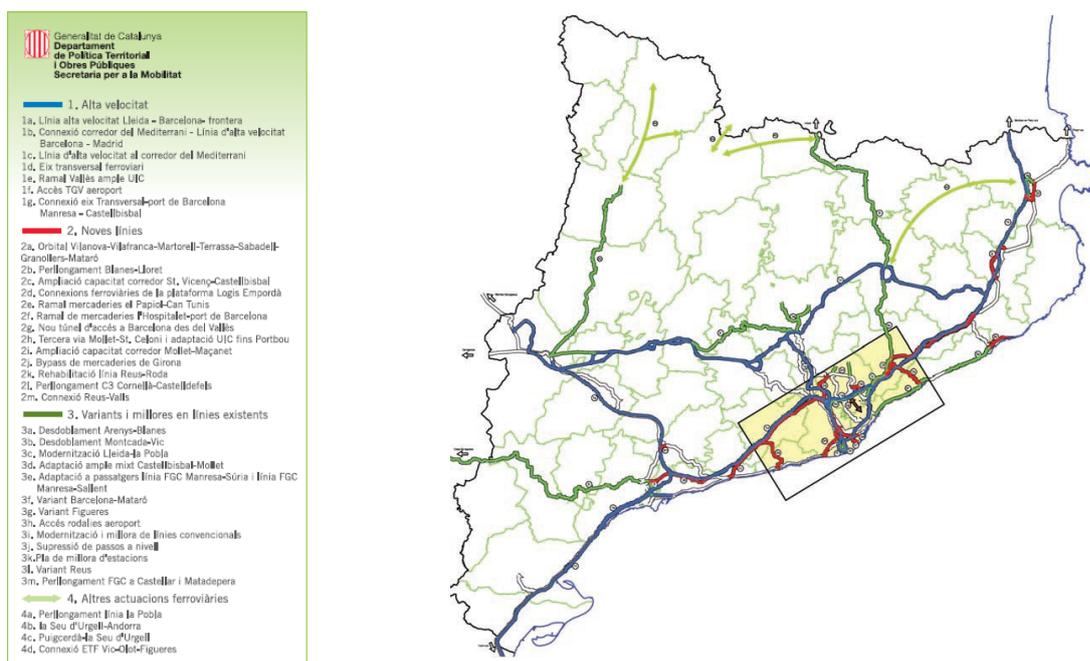
Competencia aún sin definir.

- Eje Transversal Ferroviario: línea destinada al tránsito mixto, de pasajeros y mercancías, que ha de unir las principales capitales de Cataluña central, desde Lleida hasta Girona. No se ha fijado de momento cómo será la repartición entre las administraciones de la financiación de esta actuación.

Intervención contenida dentro del proyecto del eje Transversal.

- Conexión del eje Transversal con el Puerto de Barcelona.

Ilustración III.5.- Intervención en la red ferroviaria del PITC



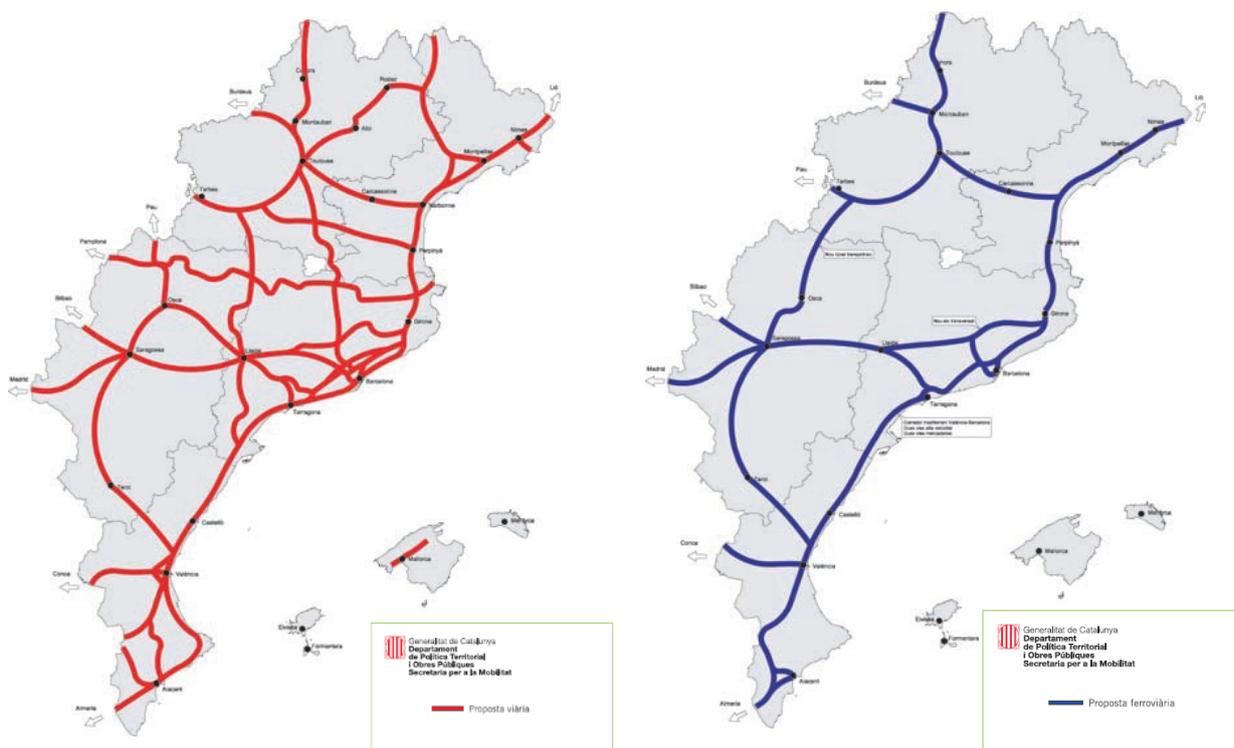
Fuente: Generalitat de Catalunya

b) Red convencional (RENFE y FGC): sobre esta red se desarrollará el metro express regional, básico para la regionalización de los sistemas urbanos. Las principales propuestas de actuación, competencia de la Administración General del Estado, son:

- Rehabilitación de la línea Reus – Roda: esta rehabilitación permitirá la construcción de un bypass para mercancías en la ciudad de Tarragona.

- Orbital ferroviario Vilanova – Vilafranca – Martorell – Terrasa – Sabadell – Granollers – Mataró: esta actuación tiene el objetivo de dar un servicio ferroviario que una las ciudades de la segunda corona metropolitana sin pasar por la ciudad de Barcelona.
- Conexión de la línea Reus – Lleida i Valls – Lleida a Picamoixons.
- Implantación de una tercera vía Mollet – Sant Celoni y adaptación a la circulación de trenes en el tramo Sant Celoni – Portbou.
- Variante de mercancías a Girona. Creación de un nuevo corredor para evitar el paso de mercancías por el centro de la ciudad.
- Prolongación de la línea C3 Cornellà – Castelldefels.
- Ampliación de la capacidad del corredor Mollet – Maçanet.
- Conexión ferroviaria de la plataforma Logis Empordà.
- Ramal de mercancías Papiol – Can Tunis.
- Ramal de mercancías l’Hospitalet – Port de Barcelona.
- Nuevo túnel de acceso a Barcelona desde el Vallès.

Ilustración III.6.- Actuaciones viarias y ferroviarias de Cataluña



Fuente: *Generalitat de Catalunya*

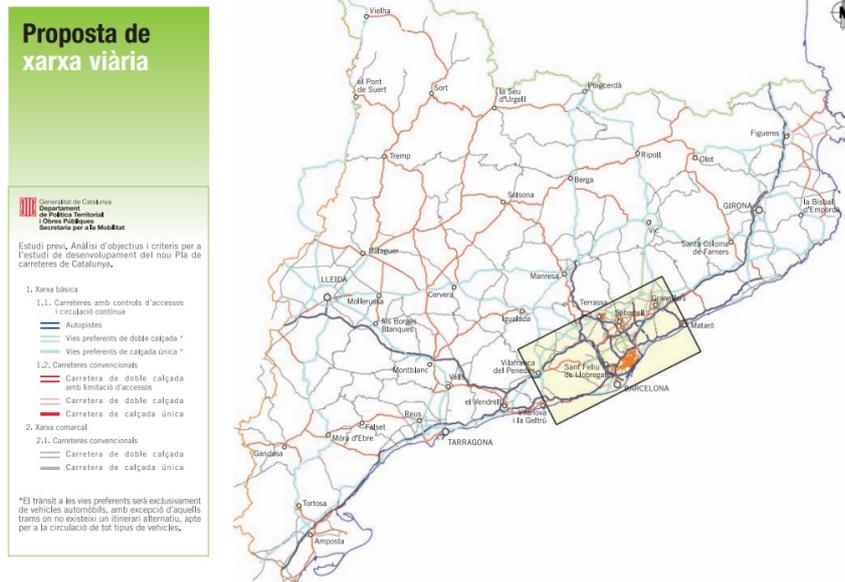
c) Trenes tranvía. Dentro de esta red de transporte la actuación que afecta en mayor medida al aeropuerto de Reus es la implantación de un sistema de tranvías en el Camp de Tarragona. Atendiendo a la distancia entre núcleos se analizan las posibilidades de funcionamiento de este sistema. La administración competente es el Consorci del Transport del Camp de Tarragona.

Otras propuestas en la red de tranvías son:

- Adaptación a tren tranvía de la línea Lleida – la Pobla, la línea Martorell – Igualada, la Manresa – Súria, la Manresa – Sallent y una nueva línea al aeropuerto de Girona. Competencia de la Administración de la Generalitat.
- Adaptación a tren tranvía de la línea Lleida – Manresa. Competencia de la Administración General del Estado.

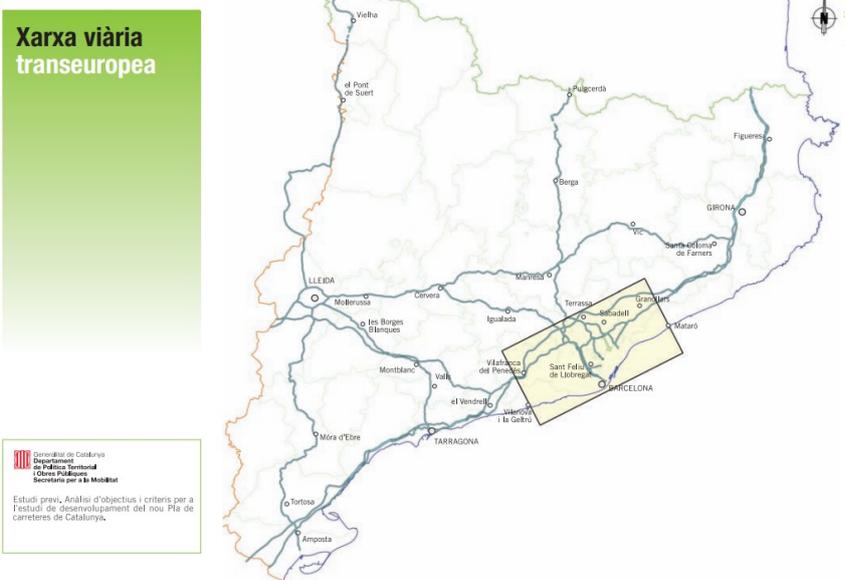
En las siguientes ilustraciones se pueden apreciar las principales actuaciones viarias y ferroviarias del Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña.

Ilustración III-7.- Propuesta de la red viaria



Fuente: Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña (PITC)

Ilustración III-8.- Red viaria transeuropea



Fuente: Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña (PITC)

Ilustración III-9.- Actuaciones ferroviarias propuestas

**Actuacions ferroviàries proposades**

Generalitat de Catalunya  
Departament de Política Territorial i Ordenació Urbana  
Direcció General de Mobilitat  
Secretaria per a la Mobilitat

**1. Alta velocitat**

- 1a. Línia alta velocitat Lleida - Barcelona - frontera
- 1b. Corredor corredor del Mediterrani - Línia d'alta velocitat Barcelona - Madrid
- 1c. Línia d'alta velocitat al corredor del Mediterrani
- 1d. Línia transversal ferroviària
- 1e. Ramal Vallès amb UC
- 1f. Accés TGV aeroport
- 1g. Corredor de Transversal nord de Barcelona
- 1h. Manresa - Castellbisbal

**2. Noves línies**

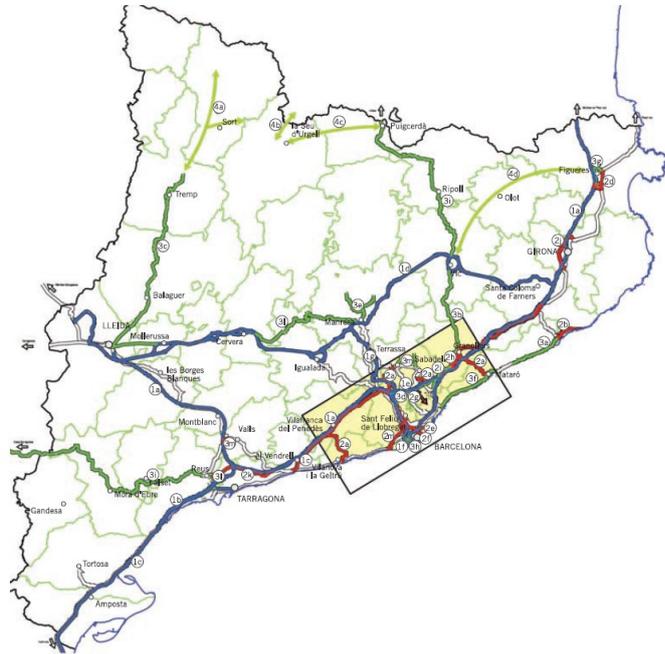
- 2a. Oriünd Vilanova/Vitranca-Vitranca-Terrassa-Sabadell-Girona-Matagorda
- 2b. Perllongament Blanes-Llorca
- 2c. Ampliació espacial corredor de Viciny-Castellbisbal
- 2d. Connexions ferroviàries de la plataforma Logis Empordà
- 2e. Canal ferroviari de Puigcerdà-Turis
- 2f. Ramal de mercaderies Pratellesport de Barcelona
- 2g. Nova línia Pineda a Barcelona des del Vallès
- 2h. Terresa via Molins-Su. Cabrerol i adaptació UC fins Portbou
- 2i. Ampliació espacial corredor Molins-Castellbisbal
- 2j. Bypass de mercaderies de Girona
- 2k. Ampliació espacial Bona-Ferriol
- 2l. Perllongament CS Cornellà-Castellbisbal
- 2m. Corredor Ripoll-Viella

**3. Variants i millores en línies existents**

- 3a. Desdoblament Arenys-Blanes
- 3b. Desdoblament Molins-Su. de
- 3c. Modernització Lleida-Poble
- 3d. Adaptació simple modal Castellbisbal-Matagorda
- 3e. Adaptació a passatgers línia FGC Manresa-Súria i línia FGC Manresa-Cadell
- 3f. Variant Barcelona-Mataró
- 3g. Variant Figueras
- 3h. Accés rodalia aeroport
- 3i. Modernització i millores de línia convencional
- 3j. Supressió de passos a nivell
- 3k. Creació de noves estacions
- 3l. Variant Ripoll
- 3m. Perllongament FGC a Castellbisbal i Matagorda

**4. Altres actuacions ferroviàries**

- 4a. Perllongament Elna a Poble
- 4b. Línia de Sot. Pineda-Vilanova
- 4c. Ragnacada de Sot. Pineda
- 4d. Corredor ETJ Vic-Castellbisbal



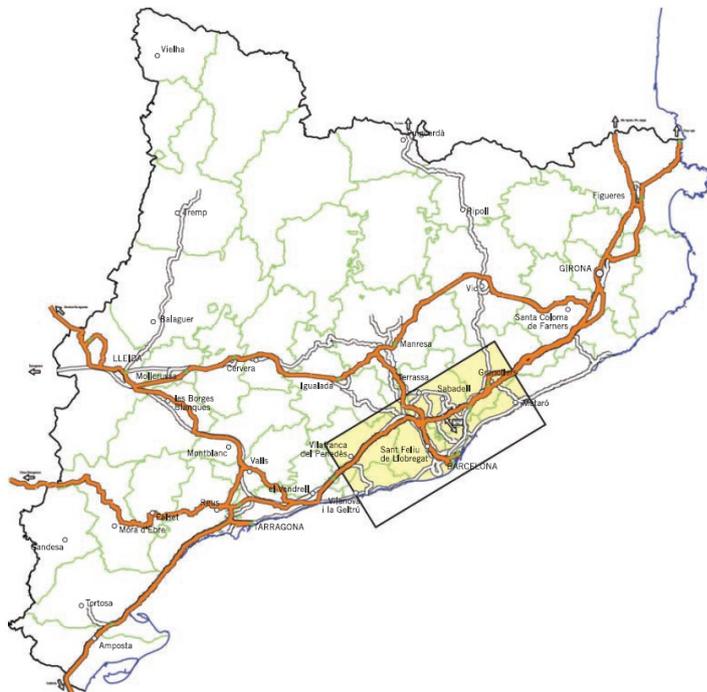
Fuente: Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña (PITC)

Ilustración III-10.- Red ferroviaria de mercancías

**Xarxa ferroviària de mercaderies**

Generalitat de Catalunya  
Departament de Política Territorial i Ordenació Urbana  
Direcció General de Mobilitat  
Secretaria per a la Mobilitat

- Principals eixos
- Principals estacions de mercaderies



Fuente: Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña (PITC)



#### 2.3.4 Plataformas logísticas y terminales ferroviarias

Las plataformas logísticas y terminales ferroviarias que se incorporan al PITC son aquellas que se consideran estratégicas para la funcionalidad del sistema logístico de Cataluña. Se distinguen tres redes ferroviarias:

- Terminales ferroviarias: Puerto de Barcelona y la Llagosta.
- Plataforma logística del Penedés.
- Plataforma ferroviaria intermodal del alto Ampurdá
- Centro Integral de mercancías de la Región Metropolitana de Barcelona.
- Plataforma logística del Ebro

#### 2.3.5 Otros Planes autonómicos

##### 2.3.5.1 Plan de Aeropuertos, Aeródromos y Helipuertos de Cataluña 2009-2015

Con fecha 20 de enero de 2009 el Gobierno de la Generalitat de Cataluña aprobó el citado Plan que tenía como objetivo definir las actuaciones pendientes y las herramientas adecuadas que la Administración debe proveer para desarrollar plenamente la red aeroportuaria necesaria con la incorporación de la nueva red de aeropuertos comerciales de Cataluña.

Entre las prioridades del plan se encontraban:

- Impulsar la red de aeropuertos comerciales y aeródromos de Cataluña para mejorar la capacidad de la economía catalana en un entorno cada vez más global.
- Ampliar las infraestructuras del Aeropuerto de Girona – Costa Brava.
- Dar apoyo al nuevo Plan Director de Reus y al programa de inversiones para incrementar el número de pasajeros y su diversificación

En relación al Aeropuerto de Reus se indica que el máximo desarrollo previsible tendrá lugar a través del desarrollo de las actividades complementarias, comerciales e industriales asociadas al tráfico del aeropuerto.

Los tráficos otorgarán a Reus un nuevo rol regional, como centro de intercambio modal de la región, donde confluirán el transporte aéreo, ferroviario y marítimo si se contempla en Puerto de Tarragona.

El Aeropuerto de Reus es la puerta de entrada de los nuevos flujos de visitantes de la comarca del Camp de Tarragona,

##### 2.3.5.2 Plan Estratégico de la bicicleta de Cataluña 2008-2012

Con fecha 07 de enero de 2009 el Gobierno de la Generalitat de Cataluña aprobó el citado Plan que tenía como objetivo fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Entre los principales ejes estratégicos del plan se encuentra favorecer la intermodalidad con lo demás medios de transporte público, Entre las actuaciones a realizar dentro de esta línea estratégica, están:

- Impulsar y homogeneizar los horarios y requisitos de admisión por parte de los diferentes operadores.
- Fomentar la adecuación de los accesos y los espacios específicos para las bicicletas.
- Elaborar e impulsar una normativa de adaptación de vehículos para el transporte de bicicletas.

### 2.3.5.3 Plan Director de Movilidad del Camp de Tarragona

Con fecha 12 de marzo de 2010 se aprobó el citado Plan con el horizonte temporal de 2015 y que tenía como objetivo analizar la movilidad de las siguientes 6 comarcas: Alto Camp, Bajo Camp, Bajo Penedes, Comarca de Barberá, Priorat y Tarragona que incluyen 131 municipios.

Las líneas estratégicas propuestas en el plan son:

- Configurar un sistema de transporte vinculado al concepto de coste-eficiencia para mejorar la competitividad del sistema productivo nacional.
- Aumentar la integración social y la apuesta por la accesibilidad universal.
- Incrementar la calidad de vida de los ciudadanos.
- Aportar más seguridad en los desplazamientos.
- Establecer pautas para una movilidad sostenible.

Los criterios de actuación del Plan Director de Movilidad del Camp de Tarragona y las actuaciones propuestas son:

- Estructurar un servicio ferroviario interno del Campo de Tarragona, y potenciar su utilización
  - o Servicios de tren y PSTP (Plataformas segregadas de transporte público).
  - o Servicios de cercanías de las líneas L1, L2, L3 y L4
  - o Plan de servicios de trenes regionales.

Ilustración III-13.- Plan de Servicios Regionales



Fuente: Plan de Movilidad del Camp de Tarragona

- o Plataforma Segregada del transporte Público (PSTP)
- Conseguir que el Camp de Tarragona disponga de un servicio de transporte público integrado.
  - o Sistemas tarifarios integrados.
  - o Información al usuario

- Actuaciones para aumentar la ocupación de los vehículos
- Carriles bus-VAO
- Promoción de servicios sostenibles de taxi
- Mejora de los servicios de transporte público de baja demanda
- Mejora del transporte público por carretera
- Planificar la movilidad y promover la integración de los criterios y competencias de las distintas administraciones afectadas.
  - Coordinación con los PMUs del territorio
  - Servicios de las áreas residenciales estratégicas.
  - Estudios y planes generadores de la movilidad
  - Intercambiadores tren-coche
  - Intercambiadores de transporte colectivo
  - Intercambiadores de modo tren-no motorizado
- Fomentar un transporte sostenible de mercancías.
  - La distribución urbana sostenible de mercancías.
  - Mejoras de la red ferroviaria de mercancías.
  - Mejoras del Puerto de Tarragona
  - Actuaciones en aparcamientos de camiones
  - Promoción de servicios de transporte marítimo de corta distancia
  - Logística del Camp de Tarragona
- Favorecer los desplazamientos en modos no motorizados como una etapa del sistema de movilidad.
  - Red ciclista
  - Fomentar las prácticas de caminar
  - Acceso no motorizado a los centros de primer orden
  - Actuaciones para el fomento de la bicicleta pública.
- Adecuar la capacidad de la red de infraestructuras viaria a la demanda de viajeros en vehículo privado.
  - Nueva infraestructura viaria
  - Raval del Mar
  - Gestión del tráfico.
- Promover la integración de las políticas sociales y acciones, coordinando sus repercusiones en la movilidad.
  - Acción coordinada para reducir los accidentes de tráfico.
  - Promoción del uso de los biocombustibles.
  - Acceso de las PMRs al transporte colectivo
  - Establecimiento de un observatorio de la movilidad.

- o Desarrollo de la Ley de Movilidad

#### 2.3.5.4 Agenda catalana del corredor mediterráneo 2017

El objetivo del plan es establecer las necesidades para establecer un sistema de transporte estratégico en Cataluña que permita conectar las principales áreas de actividad económica con el resto de la Península Ibérica y la Unión Europea.

Entre los objetivos y proyectos estratégicos se encuentran los siguientes:

Línea estratégica 1, Eliminar los principales cuellos de botella, en términos de capacidad de las infraestructuras ferroviarias del corredor mediterráneo.

- Actuación X1. Nuevo corredor Vandellós – Camp de Tarragona

Nuevo corredor entre Vandellós y Camp de Tarragona que incluye la nueva Estación Central al sur del aeropuerto de Reus

Ilustración III-14.- Actuación X1. Nuevo corredor Vandellós



Fuente: Agenda catalana del corredor mediterráneo

- Actuación M4. Rehabilitación de la línea Reus. Roda de Barà

Ilustración III-15.- Actuación M4. Rehabilitación línea Reus – Roda de Barà



Fuente: Agenda catalana del corredor mediterráneo

Línea estratégica 3, Adaptar el corredor mediterráneo a los estándares técnicos de interoperabilidad de infraestructuras.

- Actuación M2. Implantación del tercer carril Reus-Vilaseca

Ilustración III-16.- Actuación M2. Implantación del tercer carril Reus-Vilaseca



Fuente: *Agenda catalana del corredor mediterráneo*

Línea estratégica 6, Implementar las terminales logísticas terrestres estratégicas y los servicios de conexión de la red básica.

- Actuación T1. Terminal de BASF

Ilustración III-17.- Actuación T1. Terminal de BASF



Fuente: *Agenda catalana del corredor mediterráneo*

### 2.3.5.5 Plan Territorial Parcial de El Camp de Tarragona

Con fecha de 12 de enero de 2010, el Gobierno de Cataluña ha aprobado definitivamente el Plan Territorial Parcial de El Camp de Tarragona. El acuerdo de Gobierno y la normativa del plan han sido publicados en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya nº 5559, de 3 de febrero de 2010, a efectos de su ejecución inmediata.

El Plan indica que el aeropuerto de Reus es la única infraestructura aeroportuaria del Camp de Tarragona y que supone la actividad principal de transporte de viajeros.

A nivel europeo, se indica que las instalaciones aeroportuarias regionales juegan un papel importante en el desarrollo territorial como nodo funcional del espacio metropolitano para el desarrollo del sector turístico.

Otra infraestructura situada en el Camp es la que se encuentra entre los términos municipales de Reus y Tarragona se sitúa la primera central integrada de mercancías del Camp (CIM el Camp). Se encuentra situada a 3 km del aeropuerto de Reus y a 5 km del puerto de Tarragona

Ilustración III-18.- CIM el Camp



Fuente: *Plan Territorial Parcial de El Camp de Tarragona*

El Plan propone las siguientes actuaciones

- Ajuste de los trazados y enlaces de las grandes infraestructuras, ajustándose a los desarrollos urbanos y usos de los suelos, de una forma coherente.
- Mejor jerarquización del tráfico viario.
- Definición de un esquema de ejes viarios intrarregionales, y una estructuración interna de la red

Las actuaciones principales en materia de infraestructura viaria son:

- Refuerzo del corredor mediterráneo
  - Construcción del tercer carril de la autopista A-7
  - Desdoblamiento de la autopista A-7 a lo largo de toda la comarca.
- Propuesta de corredores de conexión exterior.
  - Construcción de la autovía A-27 Tarragona- Montblanc
  - Construcción del nuevo eje norte Montblanc-Tàrrega
- Vertebración interna de la región:
  - Estudio del arco de la A-7 entre Tarragona y Vilaseca
  - Estudio del arco viario Reus – San Salvador – Perafoer
  - Estudio del arco Alcover – Valls – El Vendrell
  - Reserva urbanística de vías que estructuren el Bajo Penedés

- Mejora en la accesibilidad al Priorat

Ilustración III-19.- Propuestas en materia de Infraestructura viaria



Fuente: Plan Territorial Parcial de El Camp de Tarragona

### 3 Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes

#### 3.1 Introducción

##### 3.1.1 Antecedentes

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Reus fueron actualizadas por Real Decreto 368/2011, de 11 de marzo, (B.O.E. núm. 77, de 31 de marzo de 2011). Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

### 3.1.2 Base Legal

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. núm. 176, de 23 de julio de 1960) capítulo IX, artículo 51, sobre servidumbres aeronáuticas, se expone: «*Los terrenos, construcciones, e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan...*

*La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres».*

En el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (B.O.E. núm. 69, de 21 de marzo de 1972) se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación y despegue o la protección de radioayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres.

Más recientemente, ha entrado en vigor el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975 de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos. A su vez, el Real Decreto 1541/2003 establece en su disposición adicional única que las referencias que en el Decreto 584/1972, y en el Decreto 1844/1975 se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, según corresponda.

Posteriormente se aprobó el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto (B.O.E. núm. 204, de 25 de agosto de 2011), por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, modificando el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998.

El 17 de mayo de 2013 se publicó en el B.O.E. el Real Decreto 297/2013, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, al objeto de revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI, adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente, incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres la participación de los interesados, particularmente administraciones y ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados, e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica sin menoscabo de la seguridad operacional.

Por último, el Real Decreto 2/2020, de 12 de enero, al reestructurar los Departamentos Ministeriales constituye el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que, según el artículo 7, asume entre otras competencias las relativas a infraestructuras, transportes y agenda urbana.

Por otra parte, en el Capítulo 4 del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, «Aeródromos», en la parte 6 del Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc. 9137), y en el Documento 8168-OPS/611, «Operación de Aeronaves», todos ellos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales en materia de restricción de obstáculos. El Anexo 14 fue traspuesto a la legislación española mediante el Real Decreto 862/2009 (actualizado por Orden FOM/2086/2011) y posteriormente, mediante el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de

febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

## 3.2 Datos generales del aeropuerto

### 3.2.1 Punto de referencia

Según lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 368/2011, de 11 de marzo, (B.O.E. núm. 77, de 31 de marzo de 2011), el punto de referencia para la definición de las servidumbres aeronáuticas (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista 07-25. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.2. La cota del PR es de 70 metros.

Tabla III.2.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS (WGS84)		ALTITUD (metros)
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	
PR	41° 08' 50,600"	001° 10' 01,800"	70

### 3.2.2 Pista de vuelo

De acuerdo al Real Decreto 368/2011, de 11 de marzo, el campo de vuelos del aeropuerto de Reus dispone de una única pista, denominada 07-25. Tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.459 x 45 metros. Dispone de dos Zonas libres de obstáculos (CWY) y no dispone de Zonas de Parada (SWY). Las distancias declaradas de la pista 07-25 se especifican en la Tabla III.3.

Tabla III.3.- Distancias declaradas de la pista 07-25

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	SWY(m)
07	2.459	2.699	2.459	2.190	240 x 150	No
25	2.459	2.609	2.459	2.459	150 x 150	No

En la Tabla III.4 se muestran las coordenadas geográficas y cotas de los umbrales de la pista 07-25, según el artículo 3 del Real Decreto 368/2011, utilizadas para el diseño de las servidumbres de aeródromo:

Tabla III.4.- Umbrales de la pista 07-25

	COORD. GEOGRÁFICAS (WGS84)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	
Umbral 07	41° 08' 38,7"	001° 09' 20,9"	69
Umbral 07 desplazado (*)	41° 08' 41,8"	01° 09' 31,7"	70
Umbral 25	41° 09' 07,3"	001° 10' 59,3"	71

(\*) Estas coordenadas se utilizaron para el cálculo de las servidumbres radioeléctricas correspondientes al LOC del ILS.

### 3.2.3 Clasificación del aeropuerto

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de Real Decreto 368/2011, el aeropuerto de Reus se clasifica, en cumplimiento del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, como aeródromo de letra de clave «B».

Se describen a continuación las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Reus aprobadas por el Real Decreto 368/2011, de 11 de marzo, (B.O.E. núm. 77, de 31 de marzo de 2011), de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, según la redacción vigente en el momento de la publicación de las servidumbres, y teniendo en cuenta la normativa internacional mencionada en el Apartado 3.1.

### 3.3 Servidumbres del aeródromo

#### 3.3.1 Generalidades

De acuerdo con lo indicado en el artículo 1 del Decreto 584/1972, *«constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que son necesarias establecer en sus alrededores y, en su caso, en su interior para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas en adecuadas condiciones de seguridad»*.

Por otra parte, en base al artículo 5 del Decreto 584/1972 las áreas y superficies que se establecen para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica. Y en el artículo 6, Capítulo I de dicho Decreto, se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies.

#### 3.3.2 Restricción de obstáculos

En el artículo 7 del Decreto 584/1972 se establece que *«ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas»*.

Fuera de las áreas mencionadas con anterioridad, y en base al artículo 8 del Decreto 584/1972, Obstáculos fuera de la proximidad de los aeródromos, *«deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas a los Ministerios de Fomento y Defensa para que por éstos se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea»*.

### 3.4 Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### 3.4.1 Generalidades

De acuerdo al artículo 11 del Decreto 584/1972, constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que es necesario establecer para garantizar el correcto funcionamiento de las mismas, del que depende, en gran parte, la regularidad del tráfico aéreo.

En los artículos 15 y 16, Capítulo II del Decreto 584/1972, se establecen las características de las servidumbres asociadas a cada instalación radioeléctrica.

#### 3.4.2 Restricción de obstáculos

Al objeto de reducir las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica, en el artículo 15, Capítulo II del Decreto 584/1972, se imponen las servidumbres siguientes:

- **Zona de limitación de alturas:** En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.
- **Zona de seguridad:** En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de los Ministerios de Defensa y Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

#### 3.4.3 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas recogidas en el artículo 3 del Real Decreto 368/2011, son las que se relacionan en la Tabla III.5, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y altitud en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.5.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Reus

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	COORD. GEOGRÁFICAS (WGS84)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)
Centro Receptores	91	41° 08' 52,6"	001° 09' 28,4"
Radiogoniómetro	91	41° 08' 52,6"	001° 09' 28,4"
Centro Emisores	76	41° 08' 38,0"	001° 09' 59,5"
VOR_RES	74	41° 08' 58,9"	001° 10' 16,0"
DME_RES	76	41° 08' 58,9"	001° 10' 16,0"
NDB_RUS	80	41° 08' 52,2"	001° 08' 46,1"
LLZ_IRS	72	41° 08' 34,2"	001° 09' 05,4"
GP_IRS	70	41° 09' 00,2"	001° 10' 48,8"
DME_IRS	74	41° 09' 00,4"	001° 10' 48,7"

Fuente: RD 368/2011

### 3.5 Servidumbres de la operación de aeronaves

Las maniobras instrumentales recogidas en los planos descriptivos de las servidumbres establecidas por el Real Decreto 368/2011, de 11 de marzo, son las que se relacionan a continuación:

- Aproximación ILS RWY25
- Aproximación VOR RWY07
- Aproximación VOR RWY 25
- Aproximación NBD RWY25

### 3.6 Representación gráfica de las servidumbres aeronáuticas según RD 368/2011

Las servidumbres vigentes, descritas en los apartados anteriores, se muestran en el plano 5.1 de este Plan Director.

Este plano consta de una hoja:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.
- Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves.

### 3.7 Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo y radioeléctricas vigentes

#### 3.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de planeamiento territorial o urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento, actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas, o a las propuestas de servidumbres aeronáuticas ,incluidas las

acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores. La Dirección General de Aviación Civil emitirá informe preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las condiciones de alturas y usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas o por las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas la acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.

Por otra parte, de acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

### 3.7.2 Términos municipales afectados

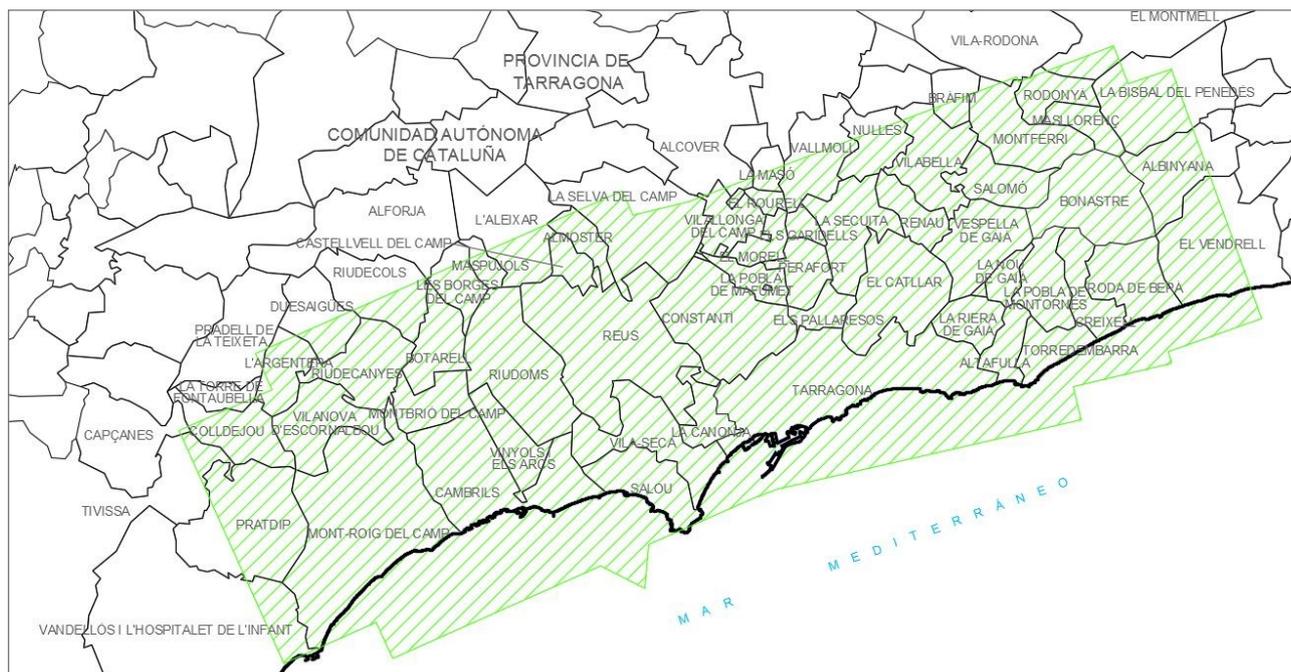
Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el apartado 3, todos ellos pertenecientes a la provincia de Tarragona, son los siguientes:

- Albinyana
- Alcover
- Alforja
- Almoster
- Altafulla
- Bonastre
- Botarell
- Bràfim
- Cambrils
- Capçanes
- Castellvell del Camp
- Coldejou
- Constantí
- Creixell
- Duesaigües
- El Catllar
- El Montmell
- El Morell
- El Rourell
- El Vendrell
- Els Garidells
- Els Pallaresos
- La Bisbal del Penedès
- La Canonja
- La Masó
- La Nou de Gaià
- La Pobla de Mafumet
- La Pobla de Montornès
- La Riera de Gaià
- La Secuita
- La Selva del Camp
- La Torre de Fontaubella
- L'Aleixar
- L'Argentera
- Les Borges del Camp
- Masllorenç
- Maspujols
- Montbrió del Camp
- Montferri
- Mont-roig del Camp
- Nulles
- Perafort

- Pradell de La Teixeta
- Pratedip
- Renau
- Reus
- Riudecanyes
- Riudecols
- Riudoms
- Roda de Berà
- Rodonyà
- Salomó
- Salou
- Tarragona
- Tivissa
- Torredembarra
- Vallmoll
- Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant
- Vespella de Gaià
- Vilabella
- Vilallonga del Camp
- Vilanova d'Escornalbou
- Vila-rodona
- Vila-seca
- Vinyols i els Arcs

Los municipios mencionados, afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes, se muestran en la Ilustración III.20.

**Ilustración III.20.- Municipios afectados por las servidumbres aeronáuticas vigentes**



## 4 Áreas de afección por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual

### 4.1 Introducción

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 584/1972, en su actual redacción, se ha procedido a la elaboración de la propuesta de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Reus correspondientes al estado actual.

## 4.2 Datos generales del aeropuerto

Actualmente el aeropuerto de Reus cuenta con una única pista denominada 07-25.

### 4.2.1 Punto de referencia

El punto de referencia para la definición de las servidumbres (PR) se encuentra aproximadamente localizado en el centro de la pista. Las coordenadas de dicho punto son las indicadas en la Tabla III.6. La elevación de referencia para la superficie horizontal interna coincide con la cota del PR, y es de 70 metros.

Tabla III.6.- Punto de referencia

	COORD. GEOGRÁFICAS (ETRS89)		COORD. UTM ETRS89 (Huso 31)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)	
PR	41° 08' 50,600"	001° 10' 01,800"	346.196,2	4.556.737,8	70

### 4.2.2 Pista de vuelo

Actualmente el campo de vuelos del aeropuerto de Reus dispone de una única pista, denominada 07-25.

La pista 07-25 tiene unas dimensiones pavimentadas de 2.459 x 45 metros. Dispone de dos Zonas libres de obstáculos (CWY) y no dispone de Zonas de Parada (SWY). Las distancias declaradas de la pista 07-25 se especifican en la Tabla III.7.

Tabla III.7.- Distancias declaradas de la pista 07-25

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	CWY (m)	Máxima cota CWY (m)	SWY(m)
07	2.459	2.699	2.459	2.190	240 x 150	71,7	No
25	2.459	2.609	2.459	2.459	150 x 150	69,7	No

En la Tabla III.8 se muestran las coordenadas geográficas y coordenadas UTM en el sistema ETRS89, y elevaciones en metros sobre el nivel del mar, de los umbrales de la pista utilizados en el diseño de las servidumbres de aeródromo del estado actual:

Tabla III.8.- Umbrales y extremos de la pista 07-25

	COORD. GEOGRÁFICAS ETRS89		COORD. UTM ETRS89 (Huso 31)		ALTITUD (m)
	LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)	
Umbral pista 07	41° 08' 41,840"	001° 09' 31,710"	345.489,1	4.556.482,5	70,1
Umbral pista 25	41° 09' 07,340"	001° 10' 59,350"	347.548,6	4.557.225,9	71,2
Extremo pista 07	41° 09' 07,340"	001° 10' 59,350"	347.548,6	4.557.225,9	71,2
Extremo pista 25	41° 08' 38,710"	001° 09' 20,940"	345.236,0	4.556.391,3	69,7

### 4.2.3 Clasificación del aeropuerto

Según el «Manual de Diseño de Aeródromos Parte I.», la longitud de la pista debe determinarse aplicando factores de corrección generales para obtener una longitud básica que le permita atender los requisitos operacionales de los aviones para los que esté prevista la pista. Esta longitud básica de pista es la seleccionada a los fines de planificación de aeródromos, necesaria para el despegue o aterrizaje en condiciones correspondientes a la atmósfera tipo, a elevación cero y con viento y pendiente de pista nulos. La longitud se debe aumentar a razón de 7% por cada 300 m de elevación. A continuación, se añade a la

cifra así obtenida un aumento a razón del 1% por cada 1°C en que la temperatura de referencia del aeródromo (29°C) exceda a la de la atmósfera tipo. Por último, esta cifra se incrementa un 10% por cada 1% de pendiente de pista (obtenida dividiendo la mayor diferencia de cotas de eje de pista por la longitud de la misma), siendo en este caso la pendiente efectiva de la pista de 0,061%.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, la pista del aeropuerto de Reus se clasifica como de letra de clave «B».

### 4.3 Propuesta de servidumbres del aeródromo

#### 4.3.1 Generalidades

En base a lo indicado en el artículo 5 del Decreto 584/1972, las áreas y superficies que se proponen para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo son las siguientes: área y superficie de subida en el despegue, área y superficie de aproximación, superficie de transición, superficie horizontal interna y superficie cónica.

En el artículo 6, Capítulo I del Decreto 584/1972 se establecen las características de cada una de estas áreas y superficies. Para el aeropuerto de Reus se ha tenido en cuenta la clasificación del aeródromo de letra clave B, aproximaciones instrumentales y pista principal de despegue.

Respecto a las áreas y superficies definidas según este artículo, la superficie horizontal interna definida para el aeropuerto de Reus está constituida por dos arcos circulares, unidos por rectas tangentes; las proyecciones verticales sobre el terreno de los centros de dichos arcos coinciden con las intersecciones del eje de pista con los bordes interiores de las superficies de aproximación, y el radio de estos arcos es de 4.000 metros. Las superficies de subida en el despegue presentan por cada pista dos trayectorias nominales previstas, con una anchura final de 1.200 metros cuando es recta, y con una anchura final de 1.800 metros cuando la trayectoria prevista incluye cambios de rumbo mayores de 15 grados.

### 4.4 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### 4.4.1 Generalidades

En base a los artículos 15 y 16, del Capítulo II del Decreto 584/1972, se proponen las servidumbres correspondientes a cada instalación radioeléctrica asociada al estado actual del aeropuerto de Reus.

#### 4.4.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas actuales correspondientes al aeropuerto de Reus son las que se relacionan en la Tabla III.9, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.9.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Reus

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)
Centro de Emisores y Receptores VHF/UHF TWR LERS	95,6	41° 08' 52,611"	001° 09' 28,422"	345.419,5	4.556.816,3
Radiogoniómetro VHF VDF LERS	99,5	41° 08' 52,633"	001° 09' 28,392"	345.418,8	4.556.817,0
Centro Emisores VHF/UHF EMI eeRES	76,5	41° 08' 38,542"	001° 09' 59,238"	346.128,7	4.556.367,2
VOR RES (*)	67,3	41° 08' 37,660"	001° 09' 43,100"	345.751,9	4.556.348,0

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)
DME RES (*)	67,3	41° 08' 37,660"	001° 09' 43,100"	345.751,9	4.556.348,0
NDB RUS	81,2	41° 08' 52,196"	001° 08' 46,096"	344.432,5	4.556.824,3
LOC IRS	70,7	41° 08' 34,190"	001° 09' 05,407"	344.870,9	4.556.259,6
GP IRS	69,8	41° 08' 59,984"	001° 10' 48,995"	347.302,4	4.557.004,1
DME IRS	69,8	41° 08' 59,984"	001° 10' 48,995"	347.302,4	4.557.004,1

(\*) Las coordenadas consideradas son las indicadas para la situación de partida del Plan Director

## 4.5 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

### 4.5.1 Generalidades

En base al Capítulo III del Decreto 584/1972, se proponen las servidumbres de la operación de aeronaves para el estado actual del aeropuerto de Reus.

Estas servidumbres son las específicas de las ayudas que se utilicen como base de cada procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dichas ayudas y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

### 4.5.2 Procedimientos de aproximación por instrumentos

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al aeropuerto de Reus para los que se propone el establecimiento de servidumbres:

- Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 25 (ILS Y RWY 25), de fecha 24 de mayo de 2018.
- Aproximación instrumental de precisión ILS a la pista 25 (ILS Z RWY 25), de fecha 24 de mayo de 2018.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 25 (VOR RWY 25), de fecha 24 de mayo de 2018.
- Aproximación instrumental de no precisión VOR a la pista 07 (VOR RWY 07), de fecha 24 de mayo de 2018.
- Aproximación instrumental de no precisión NDB (NDB), de fecha 24 de mayo de 2018.

### 4.5.3 Propuesta de servidumbres correspondientes a los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación

Se propone establecer las servidumbres correspondientes a las aproximaciones efectuadas con los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, de acuerdo al artículo 24 del Decreto 584/1972, en su actual redacción.

En el aeropuerto de Reus se dispone de un sistema visual indicador de pendiente de aproximación PAPI para la aproximación por cada umbral.

En la Tabla III.10 se indican las coordenadas de referencia del sistema PAPI para cada uno de los umbrales a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas.

Tabla III.10.- Coordenadas de referencia del sistema PAPI

PAPI	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)
Ala derecha RWY07	70,7	41° 08' 44,163"	001° 09' 45,733"	345.817,5	4.556.547,2
Ala izquierda RWY07	70,7	41° 08' 47,240"	001° 09' 44,167"	345.783,0	4.556.642,9
Ala derecha RWY25	71,1	41° 09' 05,202"	001° 10' 45,919"	347.234,1	4.557.166,5
Ala izquierda RWY25	71,1	41° 09' 02,124"	001° 10' 47,487"	347.268,7	4.557.070,9

#### 4.6 Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual

La propuesta de servidumbres del estado actual se muestra en el Plano 5.2 de este Plan Director.

Este plano consta de tres hojas:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.
- Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves
- Hoja 3: Servidumbres de la operación de aeronaves (PAPI).

#### 4.7 Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de la operación de aeronaves del estado actual

##### 4.7.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de ordenación del territorio y urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, al objeto de que emita informe con carácter preceptivo y vinculante en relación al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y el tipo de afectación y los usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por servidumbres aeronáuticas o acústicas.

De acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, en su actual redacción, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el mencionado decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

##### 4.7.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado 4, pertenecientes a la provincia de Tarragona, son los siguientes:

- Albinyana
- Alcover

- Almofter
- Altafulla
- Bonastre
- Botarell
- Bràfim
- Cambrils
- Capçanes
- Castellvell del Camp
- Coldejou
- Constantí
- Creixell
- Duesaigües
- El Catllar
- El Montmell
- El Morell
- El Rourell
- El Vendrell
- Els Garidells
- Els Pallaresos
- L'Aleixar
- L'Argentera
- La Bisbal del Penedès
- La Canonja
- La Masó
- La Nou de Gaià
- La Pobla de Mafumet
- La Pobla de Montornès
- La Riera de Gaià
- La Secuita
- La Selva del Camp
- La Torre de Fontaubella
- Les Borges del Camp
- Marçà
- Masllorenç
- Maspujols
- Montbrió del Camp
- Montferri
- Mont-roig del Camp
- Nulles
- Perafort
- Pradell de la Teixeta
- Pratsdip
- Puigpelat
- Renau
- Reus
- Riudecanyes
- Riudecols
- Riudoms
- Roda de Berà
- Rodonyà
- Salomó
- Salou
- Tarragona
- Tivissa
- Torredembarra
- Vallmoll
- Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant
- Vespella de Gaià
- Vilabella
- Vilallonga del Camp
- Vilanova d'Escornalbou
- Vila-rodona
- Vila-seca
- Vinyols i els Arcs

Los municipios mencionados, afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual, se muestran en la Ilustración III.21.

Ilustración III.21.- Municipios afectados por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del estado actual



## 5 Áreas de afectación por la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

La propuesta del Capítulo 5 del presente Plan Director contempla una serie de actuaciones, de las cuales la reubicación de la torre de control, con sus equipos, afecta al diseño de las servidumbres aeronáuticas.

El desarrollo previsible de las instalaciones aeroportuarias en lo que se refiere a la configuración del campo de vuelo no se espera que cambie con respecto al escenario actual, descrito en el Apartado 4.2.

### 5.1 Propuesta de servidumbres del aeródromo

El desarrollo previsible de las instalaciones aeroportuarias en lo que se refiere a la configuración del campo de vuelo no se espera que cambie con respecto al escenario actual, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere. Por tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas de aeródromo para el desarrollo previsible será análoga a la propuesta de servidumbres aeronáuticas de aeródromo del estado actual, descrita en el Apartado 4.3.

### 5.2 Propuesta de servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

#### 5.2.1 Generalidades

En base a los Artículos 15 y 16, del Capítulo II del Decreto 584 /1972, se proponen las servidumbres correspondientes a cada instalación radioeléctrica asociada al desarrollo previsible del aeropuerto de Reus.

#### 5.2.2 Instalaciones radioeléctricas

Las instalaciones radioeléctricas del desarrollo previsible correspondientes al aeropuerto de Reus son las que se relacionan en la Tabla III.11, indicándose la situación de sus puntos de referencia en coordenadas geográficas y coordenadas en proyección UTM, ambas en el sistema de referencia ETRS89, y sus altitudes en metros sobre el nivel del mar.

Tabla III.11.- Instalaciones radioeléctricas del aeropuerto de Reus

INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS	ALTITUD (metros)	GEOGRÁFICAS ETRS89		U.T.M. ETRS89 (Huso 31)	
		LATITUD (N)	LONGITUD (E)	X (m)	Y (m)
Centro de Emisores y Receptores VHF/UHF TWR LERS(*)	99,0	41° 09' 04,976"	001° 09' 50,317"	345.937,9	4.557.186,8
Radiogoniómetro VHF VDF LERS(*)	99,0	41° 09' 04,976"	001° 09' 50,317"	345.937,9	4.557.186,8
Centro Emisores VHF/UHF EMI eeRES	76,5	41° 08' 38,542"	001° 09' 59,238"	346.128,7	4.556.367,2
VOR RES	67,3	41° 08' 37,660"	001° 09' 43,100"	345.751,9	4.556.348,0
DME RES	67,3	41° 08' 37,660"	001° 09' 43,100"	345.751,9	4.556.348,0
NDB RUS	81,2	41° 08' 52,196"	001° 08' 46,096"	344.432,5	4.556.824,3
LOC IRS	70,7	41° 08' 34,190"	001° 09' 05,407"	344.870,9	4.556.259,6
GP IRS	69,8	41° 08' 59,984"	001° 10' 48,995"	347.302,4	4.557.004,1
DME IRS	69,8	41° 08' 59,984"	001° 10' 48,995"	347.302,4	4.557.004,1

(\*) Estas coordenadas se han obtenido en UTM ETRS89 gráficamente sobre el plano de estado previsible. Las coordenadas geográficas se han obtenido por transformación de las coordenadas UTM antes descritas.

### 5.3 Propuesta de servidumbres de la operación de aeronaves

El desarrollo previsible de las instalaciones aeroportuarias en lo que se refiere a las maniobras de aproximación instrumental no se espera que cambie con respecto al escenario actual. Por lo tanto, la propuesta de servidumbres aeronáuticas de la operación de aeronaves para el desarrollo previsible será análoga a la propuesta de servidumbres aeronáuticas de la operación de aeronaves del estado actual, descrita en el Apartado 0.

### 5.4 Representación gráfica de la propuesta de servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible

La propuesta de servidumbres de desarrollo previsible se muestra en el Plano 5.3 de este Plan Director.

Este plano consta de una hoja:

- Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.

### 5.5 Municipios afectados por la propuesta de servidumbres de aeródromo y radioeléctricas del desarrollo previsible

#### 5.5.1 Generalidades

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, establece, en su Disposición Adicional Segunda, la obligación de las Administraciones u Organismos competentes en materia de ordenación del territorio y urbanístico, de remitir al Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer, al objeto de que emita informe con carácter preceptivo y vinculante en relación al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y el tipo de

afectación y los usos que se pretendan asignar a los espacios afectados por servidumbres aeronáuticas o acústicas.

De acuerdo con lo indicado en el artículo 30.1 del Decreto 584/1972, en su actual redacción, las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

### 5.5.2 Términos municipales afectados

Los términos municipales que se encuentran comprendidos total o parcialmente dentro de las áreas referidas en el Apartado 5, pertenecientes a la provincia de Tarragona, son los siguientes:

- Albinyana
- Alcover
- Almoster
- Altafulla
- Bonastre
- Botarell
- Bràfim
- Cambrils
- Capçanes
- Castellvell del Camp
- Colldejou
- Constantí
- Creixell
- Duesaigües
- El Catllar
- El Montmell
- El Morell
- El Rourell
- El Vendrell
- Els Garidells
- Els Pallaresos
- L'Aleixar
- L'Argentera
- La Bisbal del Penedès
- La Canonja
- La Masó
- La Nou de Gaià
- La Pobla de Mafumet
- La Pobla de Montornès
- La Riera de Gaià
- La Secuita
- La Selva del Camp
- La Torre de Fontaubella
- Les Borges del Camp
- Marçà
- Masllorenç
- Maspujols
- Montbrió del Camp
- Montferri
- Mont-roig del Camp
- Nulles
- Perafort
- Pradell de la Teixeta
- Pratsdip
- Puigpelat
- Renau
- Reus
- Riudecanyes
- Riudecols
- Riudoms
- Roda de Berà
- Rodonyà



Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm 178, de 26 de julio de 2012). Esta evaluación se ha realizado tanto para el escenario actual como para el desarrollo previsible del Plan Director.

## 6.2 Metodología y criterios de cálculo

### 6.2.1 Modelo informático de simulación

Para el cálculo de los niveles acústicos se ha empleado la versión 3c del programa de simulación AEDT (“Aviation Environmental Design Tool”) de la “Federal Aviation Administration” (FAA).

### 6.2.2 Configuración física del aeropuerto

El campo de vuelos del Aeropuerto de Reus consta de una única pista, de orientación 07-25 de 2.459 metros de longitud y 45 metros de anchura. Sus características físicas se indican en la Tabla III.12.

Tabla III.12.- Características de la pista

Designación	Orientación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento
07	068,94° GEO	2.459	45	Asfalto
25	248,95 ° GEO	2.459	45	Asfalto

### 6.2.3 Régimen de utilización de pistas

Para el cálculo de las isófonas se han evaluado los datos operativos de los tres últimos años (2017-2019) del Aeropuerto de Reus, para reflejar una situación promedio. Esta distribución se corresponde con el reparto siguiente.

- ✓ Cabecera 07: 5,74%
- ✓ Cabecera 25: 94,26%

### 6.2.4 Trayectorias de aterrizaje y despegue

Se ha considerado la información contenida en el documento de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del Aeropuerto de Reus en la fecha en que se ha llevado a cabo el cálculo de las isófonas.

### 6.2.5 Dispersiones respecto a la ruta nominal

#### Dispersiones laterales

Por motivos operativos, las aeronaves no siguen una única trayectoria de vuelo, sino que se producen dispersiones laterales de las trayectorias reales de vuelo sobre la trayectoria nominal. Para calcular las dispersiones en las operaciones de salida, se ha adoptado el criterio fijado en la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del ruido.

#### Dispersiones verticales

Para calcular la dispersión vertical de las trayectorias de las aeronaves se ha adoptado un “stage” o “longitud de etapa” máxima por tipo de aeronave.

Esta variable se define como la distancia que la aeronave recorre desde el aeropuerto origen hasta el aeropuerto destino o escala. Este parámetro permite al AEDT estimar el peso de la aeronave en el despegue y, por consiguiente, el perfil de ascenso que desarrollará en su operación.

### 6.2.6 Número de operaciones y composición de la flota

El escenario actual considerado corresponde a la situación existente durante el año 2019. Su caracterización, en relación con el número de operaciones y a la composición de la flota de aeronaves, se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA. Este sistema recoge todas las operaciones que tuvieron lugar en el Aeropuerto de Reus para el escenario actual considerado.

Se ha utilizado como número de operaciones de despegue/aterizaje a calcular, el día medio, el cual se corresponde con un promedio del cómputo total del tráfico producido durante un año.

Así mismo, se han diferenciado dos periodos temporales para distribuir el tráfico previsto, día (7:00-19:00h) y tarde (19:00-23:00h). No se ha considerado el periodo nocturno ya que el aeropuerto opera desde las 07:00 hasta las 23:00 horas. Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, cuyo anexo II ha sido sustituido por la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que la desarrollan.

Para los escenarios futuros contemplados en el presente documento, se ha simulado el número de operaciones correspondiente a la previsión de demanda para el escenario desarrollo previsible del Plan Director.

Tabla III.13.- Operaciones totales simuladas, según tipología, escenario y período.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)			
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE
Actual	44,42	37,56	6,86
Desarrollo previsible	73,93	62,51	11,42

La tipología de las aeronaves y la contribución (%) de cada modelo al volumen total del tráfico que se ha utilizado en las simulaciones se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA.

Tras el análisis de la flota actual, teniendo en cuenta los nuevos modelos de aeronaves, las políticas de adquisición y objetivos estratégicos por parte de las compañías, así como los pedidos recibidos por los principales fabricantes del sector, se prevé que en el escenario futuro considerado se habrá producido la renovación de la flota actual por aeronaves de última generación. Estas aeronaves, que ya se encuentran operativas o que su puesta en servicio está prevista de forma inminente, cuentan con mejoras aerodinámicas y mayor eficiencia de los motores, lo que implica reducciones notables en emisiones atmosféricas y acústicas.

Para la caracterización de la flota de aeronaves utilizada en el escenario de Desarrollo Previsible se han considerado los modelos de aeronaves que se prevé operarán en ese horizonte, sustituyendo por tanto las aeronaves comerciales más comunes, por los nuevos modelos de características equivalentes.

Aquellos modelos de aeronaves que operaron en el Aeropuerto de Reus durante el periodo considerado y que no se encuentran contemplados en la base de datos del AEDT, han sido sustituidos por modelos con un tamaño, peso máximo en despegue, número y tipo de motores lo más parecidos posibles.

### 6.2.7 Variables climatológicas

Para representar la influencia de las variables climatológicas en el proceso de transmisión del ruido, se aplicará como valor de temperatura, la media de las temperaturas horarias correspondientes a los 10 años

anteriores al escenario actual del estudio, proporcionadas por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET). El valor resultado de considerar el periodo comprendido entre los años 2010-2019 corresponde a 17,27°C.

Del mismo modo se ha obtenido el valor medio de presión atmosférica de referencia en el estudio, 1016,36 milibares, como media anual del mismo periodo de años, obtenidos a partir de los datos proporcionados por la AEMET.

En cuanto a la humedad relativa media (68,0%) utilizada para el cálculo, se ha obtenido a partir de los valores estadísticos climatológicos del periodo 1981-2010 proporcionados por la AEMET.

### 6.2.7 Modelización del terreno

El programa de simulación AEDT tiene la posibilidad de incorporar los datos altimétricos disponibles del terreno que se estudia, con el fin de considerar su efecto sobre los demás parámetros de la simulación.

## 6.3 Resultados

### 6.3.1 Métrica considerada

De acuerdo con la legislación aplicable, es necesario proceder a la evaluación de los escenarios, en términos de afección acústica, mediante los indicadores  $L_d$  y  $L_e$ .

La base de los indicadores empleados radica en la definición del nivel continuo equivalente a largo plazo,  $L_{Aeq}$ , distinguiendo entre un periodo día (7:00-19:00 horas) y un periodo tarde (19:00-23:00 horas).

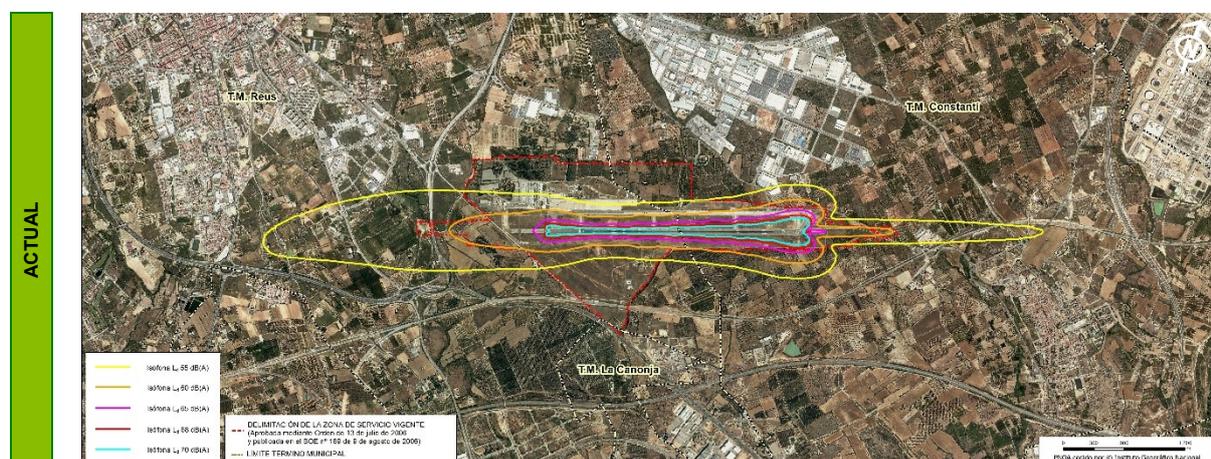
### 6.3.2 Índices de calidad ambiental

Al tratarse de una infraestructura existente, la valoración de la situación acústica consiste en la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en la Tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. (BOE núm. 254, de 23 de octubre de 2007), modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm. 178, de 26 de julio de 2012).

### 6.3.3 Niveles sonoros

A continuación, se han representado las isófonas obtenidas correspondientes a los niveles  $L_{eq}$  55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día y tarde ( $L_d$  y  $L_e$ ) de los escenarios situación actual y desarrollo previsible.

Ilustración III.23.- Huellas acústicas del Aeropuerto de Reus. Periodo día (7-19h)



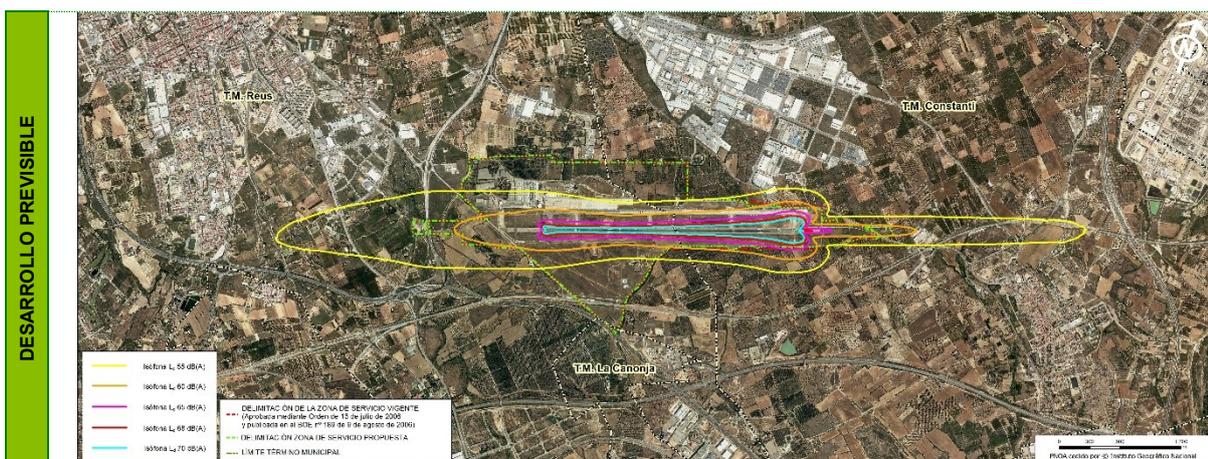
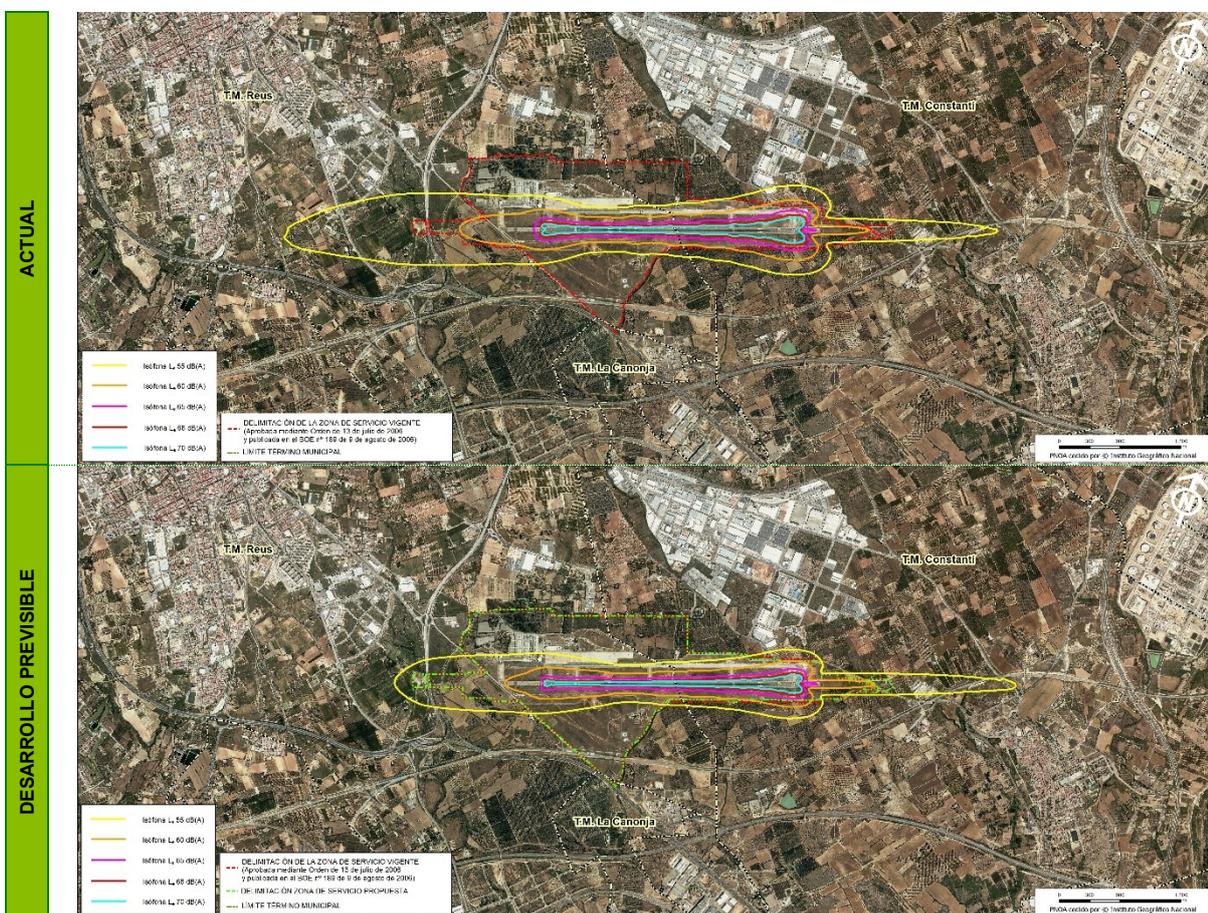


Ilustración III.24.- Huellas acústicas del Aeropuerto de Reus. Periodo tarde (19-23h).



#### 6.4 Zona de afección acústica

Según el Artículo 4 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, los planes directores deben contener documentación que refleje el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de servidumbres aeronáuticas, siendo las de tipo acústico una categoría de estas según el citado artículo 63 de la Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

De acuerdo con este artículo el Plan Director del aeropuerto de Reus incorpora el área de afección acústica para el aeropuerto de Reus, correspondiente a la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB (A) y Le

60 dB (A) dB (A), elaboradas conforme a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para los escenarios actual y desarrollo previsible del plan director.

Ilustración III.25.- Área de afección acústica



## 7 Áreas de coordinación

Con motivo de las actuaciones a llevar a cabo en el horizonte que abarca el contenido de este Plan Director y que se describen en el Capítulo 5 de la Memoria, se establecerán las áreas de coordinación pertinentes entre el gestor aeroportuario y los distintos organismos involucrados con el fin de mantener el normal desarrollo de las operaciones aeroportuarias. En particular, la conexión con la red de transporte circundante es fundamental para garantizar la eficacia de su función en la accesibilidad al territorio, dado que los aeropuertos constituyen una pieza esencial en el sistema de transportes de la región donde se instala.

### Accesos

Como se ha comentado en el Capítulo 5 del presente Plan Director, para el desarrollo de la nueva área terminal propuesta se necesitará un nuevo acceso viario, proponiéndose un nuevo enlace con la carretera C-14. Este nuevo acceso debe discurrir en parte por fuera de la zona de servicio aeroportuaria, por lo que se deberá coordinar con los organismos precisos y establecer las indicaciones necesarias para su realización.

Además, el desplazamiento de la zona de combustibles requerirá un acceso independiente desde la carretera de Constantí, de tal forma que se evite la zona de pasajeros además de crear una conexión directa con el polígono industrial.

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

### Intermodalidad

Por último, el trazado del Tren de Alta Velocidad (TAV) y la posible ubicación de una nueva estación, en estudio por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la Generalitat de Catalunya en el momento de redacción de estas líneas, afecta al aeropuerto al atravesar la zona sur del límite actual del mismo.

Se deberá coordinar con todos los organismos involucrados los estudios y actuaciones que permitan una conectividad adecuada con el Aeropuerto de manera que se garantice la intermodalidad entre los distintos modos de transporte: aéreo, ferroviario y por carretera.

Para todas las actuaciones indicadas y en especial las que afecten al área del aeropuerto, se deberán establecer las áreas de coordinación que procedan entre las instituciones involucradas (Aena SME S.A., Ayuntamiento de Reus, Ayuntamiento de Constantí, ADIF, Generalitat de Catalunya y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) para conseguir el menor impacto posible en el entorno aeroportuario y mantener los niveles de seguridad, operatividad y funcionalidad de la instalación.