



Parte B
DETERMINACIONES DEL PLAN DIRECTOR

CAPITULO 8

DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL AEROPUERTO

- **Criterios de delimitación**
- **Descripción del ámbito de la zona de servicio**
- **Subsistemas y aéreas**



Criterios de delimitación

El Real Decreto 2591/1998 determina que, para cada aeropuerto de interés general, el Plan Director ha de delimitar su zona de servicio en la que se han de incluir las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos y, en general, todas aquellas necesarias para la mejor gestión del aeropuerto. Se han de incluir además los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto que comprenderán los que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen; así como espacios destinados a equipamientos.

La delimitación de la zona de servicio del aeropuerto de Barcelona obedece a las siguientes premisas:

- Garantizar el correcto funcionamiento del aeropuerto para un tráfico de cuarenta millones de pasajeros al año y capacidad para realizar noventa operaciones de aeronaves por hora con posibilidad de seguir creciendo.
- Maximizar la eficiencia de los servicios aeroportuarios en relación con la estrategia de ampliación de campo de vuelo y emplazamiento de áreas terminales.
- Prever los espacios necesarios para todas las actividades y servicios de forma tal que garanticen una oferta que permita al aeropuerto potenciar su



red “Hub-and-spoke” y consolidarse como base de operaciones de compañías aéreas y operadores.

- Enmarcar su crecimiento dentro del conjunto de actuaciones infraestructurales tendentes a crear un ámbito territorial de centralidad logística basada en la intermodalidad de sus medios de transporte previstas en los acuerdos del Plan Delta.
- Lograr un balance medioambiental positivo mediante acciones dirigidas a atenuar el impacto del aeropuerto, con respeto a las áreas de protección existentes, creación de ámbitos de protección urbana y de mejora de la protección ambiental de la costa.

Para el desarrollo de estas premisas el Plan Director del Aeropuerto opta por establecer una zona de servicio que permita coherentemente integrar la expansión prevista, intrínsecamente aeroportuaria, con la necesaria para garantizar la mayor atenuación de sus efectos sobre los usos del territorio que se sitúan en su entorno inmediato.

Descripción del ámbito de la zona de servicio

La delimitación de la zona de servicio queda reflejada en el plano nº 6. La posición de la nueva tercera pista prevista 07R-25L en el Plan Director aconseja que a partir de su cabecera sudoeste (07R), y entre su eje y el mar, la zona de servicio del aeropuerto se extienda sobre el ámbito abarcado por usos destinados a acampada que se extienden entre ella y la laguna de la Murtra debido a la cercanía a la pista, la necesidad de establecer sistemas de aproximación y radioayuda y que las propias características de las implantaciones de este tipo son particularmente sensibles a las afecciones sonoras¹. Los suelos de esta zona pasan a formar parte de la propia protección aeroportuaria y además, al situarse colindantes de forma inmediata con espacios destinados a la protección ambiental de la costa y la Zona de Especial Protección de Aves de la laguna del Remolar, permiten en el futuro tanto mejorar el posible corredor biológico litoral como la mejora en la utilización pública de la franja litoral y los usos con ella relacionados.

Directamente al nordeste de este ámbito, la Zona de Especial Protección de Aves del Remolar queda respetada por los límites de la zona de servicio del aeropuerto y cuya

¹ Ver documento gráfico plano núm 13 “Análisis del ámbito de incidencia del impacto acústico”



afección por el aeropuerto, en materia de servidumbres aeronáuticas, balizamiento y seguridad es objeto de tramitación ante la Unión Europea.

En el límite norte de la ZEPA del Remolar, y al Oeste del actual aeropuerto, la zona de servicio se extiende más allá de la actual carretera comarcal 246, denominada autovía de Castelldefels. En efecto, la decisión del Plan Director de crear una segunda terminal de pasajeros entre las dos pistas paralelas (actual y futura) exige la disponibilidad de espacios que permitan ubicar parte de los usos aeroportuarios que han de dar servicio a las dos áreas terminales y plataformas de aeronaves (catering, áreas operativas de compañías aéreas y de handling, y en general todos aquellos servicios de apoyo directo a las aeronaves).

La actual configuración de esta zona, ocupada en parte por los depósitos de combustible, y la proximidad de la carretera comarcal 246 a la futura cabecera de la actual pista 07/25, que resulta de la necesidad de la prolongación de la pista, entre otras causas determinan la falta absoluta de espacios donde ubicar los servicios antes mencionados. Si las razones de seguridad aeronáutica demandan el desvío de la citada carretera es preciso además que se obtengan los espacios requeridos para la prestación de los servicios aeroportuarios necesarios que se han de situar en esta zona.

De entre las diversas opciones posibles, desvío amplio introduciendo toda la zona de servicio en los terrenos situados entre el actual aeropuerto y la nueva 246, un desvío somero extendiendo todos los usos aeroportuarios a ambos lados de la carretera o un desvío intermedio dejando al otro lado de la carretera sólo la zona de reserva, el Plan Director elige la tercera manteniendo todos los terrenos de necesidad inmediata para los usos aeroportuarios al este de la carretera desviada. La iniciativa de convertir parte de estos terrenos en un parque agrario, promovida por la Diputación de Barcelona no es óbice para abandonar la alternativa de su ocupación teniendo en cuenta la calidad y usos actuales de estos terrenos, en tanto que los terrenos en cuestión están en la actualidad en buena parte ocupados por almacenes de contenedores, de maderas, de combustibles, etc., que en esa zona han desvirtuado el carácter agrario que inicialmente hubieran de estos terrenos y más aún cuando, como se verá más adelante, vienen perfectamente compensados por terrenos de mayor calidad agrícola.

En cambio, la facilidad de interconexión de los servicios aeroportuarios entre las dos terminales y la flexibilidad de la implantación de diferentes usos compatibles en un desarrollo dinámico como es el de un aeropuerto, se convierten en un elemento crítico para su buen funcionamiento.



En otro sentido, desde el punto de vista infraestructural, del conjunto de enlaces viarios previsibles en una u otra opción no se ha ejecutado sino en una pequeña parte del acceso histórico de la zona de carga, lo cual permite un planteamiento nuevo y completo de los correspondientes a la ronda sur de El Prat de Llobregat, del acceso a la nueva terminal y los enlaces de la carretera 204.

En su límite norte la zona de servicio limita con los desarrollos urbanos de carácter terciario y de servicios, muchos ya relacionados con el aeropuerto, denominados Mas Blau I y II, en contacto con las zonas próximas a la terminal actual cuyos terrenos son ya en buena parte propiedad del aeropuerto, para a continuación seguir por el límite Norte de la ronda sur de El Prat de Llobregat hasta la zona de protección urbana, incluida en la zona de servicio del aeropuerto, que actúa de protección mutua entre el núcleo urbano y aquél.

A partir de allí, y en dirección sur, la zona de servicio se sitúa por la parte de detrás del cementerio de El Prat disminuyendo la superficie de sistema aeroportuario con la que está calificada por el Plan General Metropolitano. Los terrenos que dejan de ser parte de dicho sistema son objeto también de la iniciativa de creación del parque agrario antes mencionado. De mejor calidad agrícola que los situados al oeste del aeropuerto y mucho menos alterados en sus actividades, compensan sobradamente los que se han de ocupar en su lado opuesto.

Por el límite sudeste, la existencia de suelos no urbanizables protegidos, y la Zona de Especial Protección de Aves de La Ricarda son respetados por la zona de servicio del aeropuerto, y sus afecciones sobre la ZEPA, en la misma materia que sobre la del Remolar, están igualmente en trámite de consulta ante la Unión Europea.

En su límite sur, entre la futura tercera pista y el mar, la zona de servicio alcanza el límite con la zona marítimo terrestre, con una delimitación no definitiva en alguno de sus tramos, abarcando los terrenos actualmente ocupados por los usos de acampada existentes (camping "Cala Gogó"), los suelos urbanos denominados "Can Camins", de uso residencial en buena parte y los que ocupa actualmente el Real Club de Golf de El Prat, además de los terrenos y acuartelamiento de uso militar del Ejército del Aire, actualmente afectos a la defensa nacional y con vocación de continuidad aunque reduciendo su tamaño para permitir el desarrollo del aeropuerto. Sobre este ámbito el Plan Director prevé el desarrollo de un área de protección ambiental de la costa que mejore el corredor biológico entre las ZEPA de La Ricarda y El Remolar con especial atención al cordón de dunas que se desarrolla en buena parte de su frente.



En conjunto, el ámbito abarcado por la zona de servicio del aeropuerto supone una superficie de 1533,54_ha., de las cuales 248,39 ha. están dedicadas a las protecciones medioambientales, urbanas y del propio aeropuerto, si bien estas últimas contienen además elementos de interés como son las pinedas litorales que se desarrollan en el frente marítimo del municipio de Viladecans.

A los efectos de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto se ha de considerar comprendida en ella la zona destinada a centro de control aéreo situada en el municipio de Gavà, de 15,77 ha. de superficie.

Subsistemas y áreas

Dentro del ámbito de la zona de servicio del aeropuerto se han de considerar diferentes zonas de acuerdo con los usos que les han de ser propios. A efectos de su delimitación, y clasificados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 2591/1998, se pueden distinguir las siguientes en función de sus actividades y su grado de relación directa o complementaria con los usos aeroportuarios.

A estos efectos se distinguen los siguientes:

- 1- Sistema aeroportuario, integrado por los siguientes subsistemas:
 - 1.1- Subsistema de pistas y plataformas
 - 1.2- Subsistema de apoyo a las operaciones aeronáuticas
 - 1.3- Subsistema de áreas terminales de pasajeros
 - 1.4- Subsistema de área terminal de carga
 - 1.5- Subsistema de actividades logísticas
 - 1.6- Subsistema de actividades de apoyo al sistema aeroportuario
 - 1.7- Subsistema de protección, integrado por las siguientes áreas:
 - 1.7a- Subsistema de protección urbana
 - 1.7b- Subsistema de protección ambiental de la costa
 - 1.7c- Subsistema de protección aeroportuaria
 - 1.8- Subsistema de infraestructura viaria básica del Aeropuerto
- 2- Área de actividades complementarias
- 3- Área de reserva



En coherencia con lo dispuesto en el citado Real decreto los subsistemas 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7 y 1.8 se sitúan dentro de lo previsto en el artículo 2.1.a; el área de reserva en lo previsto en el artículo 2.1.b; y el área de actividades complementarias en lo previsto en el artículo 2.2. A continuación se describe el contenido y situación física de dichos ámbitos.



1.1 *Subsistema de pistas y plataformas.*

Ocupa los espacios destinados al movimiento de aeronaves en tierra, los espacios destinados a pistas de aterrizaje y despegue y estacionamiento de aeronaves. En ella se sitúan además las instalaciones técnicas necesarias para garantizar la operatividad de las aeronaves. Su superficie total es de 723.73 ha.

1.2 *Subsistema de apoyo a las actividades aeronáuticas.*

Lo constituyen los ámbitos necesarios para dar servicio directa o indirectamente a las aeronaves o que para el normal desarrollo de su actividad deben tener acceso directo a plataforma. Incluyen los espacios para servicios de aviación general, helipuerto, mantenimiento de aeronaves y material de equipos de tierra para handling de rampa, los de mantenimiento de los vehículos y bases operativas para flotas de transporte interior, almacenamiento y suministro de combustible y las áreas multifuncionales de talleres y oficinas de compañías aéreas. Su situación física es en todo caso inmediata o próxima a la plataforma de movimientos de aeronaves.

Inicialmente se distinguen tres espacios diferentes. El primero, más amplio y situado al nordeste, destinado a helipuerto, aviación general, base de flota de transporte interno, al mantenimiento aeronáutico y de "handling". Un segundo, ya existente, destinado al almacenamiento de combustible. El tercero se sitúa al oeste y se destina a área de apoyo para equipos de handling y de rampa, edificios multifuncionales de las compañías aéreas y al suministro de combustible.

La superficie conjunta del subsistema es de 111,35 ha.

1.3 *Subsistema de áreas terminales de pasajeros.*

Su objeto es la llegada, salida y conexión de pasajeros y equipajes. Por su propia naturaleza ha de contener áreas para edificios terminales, parrilla de taxis, aparcamientos para vehículos, incluidos los de larga estancia en tanto no se desarrollen el subsistema para ellos previsto, espacios para carga y descarga de



viajeros, de entrega y recogida de coches de alquiler y, en su caso, de espera y acumulación, espacios comerciales y de atención al pasajero en cualquiera de los aspectos vinculados al transporte aéreo, sea de salida y llegada o de tránsito, de espera y estancia, de control, de información, de servicios en cualquiera de las vertientes relacionadas con negocios o turismo, así como los requeridos por los aspectos de seguridad. Asimismo integran este subsistema los accesos necesarios para su buen funcionamiento.

Este subsistema comprende físicamente los espacios destinados a las dos terminales, la actual y la situada entre las dos pistas paralelas con su lado tierra ampliado en el borde de la futura variante de la carretera comarcal 246. La superficie total del subsistema es de 209,78 ha.

1.4 *Subsistema de área terminal de carga.*

Su objeto es la recepción y expedición de carga aérea en cualquiera de sus modalidades de forma que se garantice su accesibilidad a la plataforma de estacionamiento de aeronaves y capacidad de consolidación y desconsolidación de la carga aérea. La eficiencia de estas actividades requieren adicionalmente disponer de los accesos de vehículos pesados, su estacionamiento en espera, las oficinas de los agentes de transporte, y de espacios para la prestación de los servicios complementarios para un ágil desarrollo de sus actividades. Estos espacios tendrán su acceso controlado.

Dado que el aeropuerto de Barcelona ya ha desarrollado un espacio para la carga aérea el conjunto de este subsistema se desarrolla de inmediato a él.

Este subsistema comprende una superficie de 50,71 ha.

1.5 *Subsistema de actividades logísticas.*

El objeto de este espacio es facilitar apoyo a las actividades de carga aérea. Por tanto coadyuvar a uno de los principales objetivos del plan de actuación sobre el delta del Llobregat como es su potenciación como plataforma logística. Intimamente unida a la actividad de carga aérea comprende los suelos destinados a emplazar actividades de transporte, almacenamiento y de servicios de valor añadido y, en general, apoyo al tránsito de mercancías del aeropuerto.



Su posición dentro de la zona de servicio del aeropuerto es físicamente inmediata al subsistema de terminal de carga aérea, comunicada inmediatamente con su acceso principal desde el exterior del aeropuerto. Este subsistema puede ser de acceso controlado. Comprende una superficie de 10,54 ha.

1.6 *Subsistema de apoyo al sistema aeroportuario.*

Comprende las zonas destinadas a proveer las funcionalidades para el buen funcionamiento del conjunto del aeropuerto. Se destina a usos tales como las playas de almacenamiento y distribución de coches de alquiler y los servicios a ellos asociados como la limpieza, el mantenimiento y el suministro de combustible. Las instalaciones de "catering" y sus conexos como almacenamiento de suministros, restauración, envasado y preparación de alimentos. Este subsistema también incluye los almacenes y oficinas de concesionarios de actividades aeroportuarias y en su caso las actividades de transformación de productos necesarias para su propio suministro. Asimismo se entiende que los aparcamientos de larga estancia y de los empleados dentro de los usos de apoyo al sistema aeroportuario.

Físicamente es necesario que estos servicios, por su propio concepto de apoyo al sistema aeroportuario, se localicen de forma que se consiga una integración de su conjunto respecto a las dos áreas terminales. Físicamente se localizan a lo largo del límite norte, desde el desvío de la carretera 246, pasando por el acceso de carga y hasta prácticamente el actual acceso. El conjunto de estos ámbitos comprende una superficie de 34,41 ha.

1.7 *Subsistema de protección.*

Comprende el conjunto de suelos necesarios para la mejorar la relación entre el aeropuerto y su entorno, tanto en relación con el medio urbano como con el ambiental, así como para garantizar la buena gestión del aeropuerto. Se distinguen tres tipos de protección :

1.7.a *Subsistema de protección urbana.*

Situado entre el aeropuerto y el núcleo urbano de El Prat de Llobregat. Tiene por objeto salvaguardar de forma mutua las actividades urbanas y aeroportuarias. Los usos que en ella se implanten habrán de obedecer a este objetivo.



Físicamente se sitúa al noreste de la cabecera 20 de la pista transversal y al norte de la ronda sur de El Prat. Tiene una superficie de 25,00 ha.

1.7.b Subsistema de protección ambiental de la costa.

Lo constituyen los suelos destinados a mejorar el balance medioambiental de la ampliación del aeropuerto. Sus objetos concretos son la mejora del frente marítimo y su cordón dunar, propiciar un corredor biológico entre las ZEPA situadas en ambos extremos del ámbito y mejorar el uso social y educativo de la franja costera.

Se extiende en forma de franja paralela al mar y a la futura tercera pista entre la Zona de Especial Protección de Aves del Remolar y la Ricarda con una anchura variable de entre 250 y 350 metros y una superficie de 90,66 ha.

1.7.c Subsistema de protección aeroportuaria.

Lo constituyen los terrenos incluidos en la zona de servicio del aeropuerto cuyo objetivo es garantizar la buena gestión de la actividad aeroportuaria especialmente en lo que se refiere a la implantación de la tercera pista propiciando un espacio protegido de las actividades incompatibles. Por su posición y sus características físicas son espacios que permiten mejorar el uso social de la costa.

Básicamente constituidos por una franja paralela al mar, de una profundidad media de 300 metros de anchura, se extienden desde el área de protección medioambiental de la costa hasta la laguna de la Murtra. Su límite oeste lo constituye, en dirección norte, el límite de la Zona de Especial Protección de Aves del Remolar. Su superficie total es de 132,73 ha.

1.8 Subsistema de infraestructura viaria básica del Aeropuerto.

Lo constituyen los espacios destinados a las infraestructuras viarias imprescindibles para garantizar el acceso, la comunicación y el funcionamiento y puesta en servicio del Aeropuerto.

Su objetivo es asegurar una estructura interna coherente, en relación con los usos de los diferentes subsistemas y áreas y su interdependencia funcional, a la vez que permite garantizar la ejecución de los accesos necesarios para las diferentes actividades aeroportuarias y sus conexiones con otras infraestructuras exteriores a la zona de servicio.

Básicamente incorpora el desvío de la carretera comarcal 246 y su nuevo acceso a la terminal entre pistas, el nuevo acceso a la zona de carga, la ronda sur de El Prat de Llobregat y dos viales internos, uno al este y otro al oeste del acceso a la actual terminal que resuelven el acceso directo a este municipio y la interconexión del ámbito de diferentes subsistemas con el acceso a la nueva terminal entre pistas. Su superficie es de 54,95 ha.



2. *Área de actividades complementarias.*

La constituyen los suelos destinados a aquellas actividades de tipo comercial o industrial, relacionadas con la actividad aeroportuaria, o que presten servicios al conjunto de usuarios y empleados del Aeropuerto, compañías aéreas u otros operadores. Incluyen hoteles, edificios corporativos, administrativos, de agencias de viajes, de compañías aéreas, talleres relacionados con necesidades aeroportuarias y equipamientos.

Se sitúan en la franja norte del aeropuerto, a ambos lados del actual acceso principal, y se extienden de oeste a este hasta el vial principal de acceso a la actual terminal de pasajeros y el de distribución en la parte norte del subsistema de apoyo a las operaciones aeronáuticas. Abarca una superficie de 46,24 ha.

3. *Área de reserva.*

La conforman los suelos reservados para el futuro desarrollo del subsistema de apoyo al sistema aeroportuario, de actividades logísticas o un ulterior desarrollo del área de actividades complementarias y constituyen un elemento estratégico para afianzar la demanda futura de servicios del aeropuerto.

Se sitúa en el noroeste de la zona de servicio del aeropuerto en el límite del desvío de la carretera comarcal 246 y su extensión es de 43,44 ha.