

# Aeropuerto de Reus

De Wikipedia, la enciclopedia libre

El **Aeropuerto de Reus** (**IATA:REU**, **OACI:LERS**) está aproximadamente a 3 km del núcleo de **Reus** (**Baix Camp**) y a 13 km de **Tarragona** (**Tarragonés**) así como del conjunto de localidades turísticas conocidas como **Costa Dorada**, en **Cataluña** (**España**).

El aeropuerto (" fue una iniciativa y se iniciaron las compras de los terrenos por el recién fundado Aeroclub de Reus 1935 ([1]) quien paralizó todas sus actividades durante la Guerra Civil, ampliándose la compra de terrenos por el Ejército Republicano durante la contienda ...El Aeroclub de Reus reanudó sus actividades aeronáuticas a finales de los años 40 con la compra de la primera avioneta y la constitución de la Escuela de formación de Pilotos... ")se creó durante la **Guerra Civil**, obra de ingenieros rusos. Después de la guerra fue sede de la Escuela de Suboficiales del **Ejército del Aire** y fue proyectado su uso compartido, civil y militar. Finalmente, cerrada la escuela en **1992**, se centró exclusivamente en el ámbito civil, y constituye uno de los dos aeropuertos secundarios de Cataluña (junto al de **Gerona**, el **Aeropuerto de Gerona-Costa Brava**). En sus proximidades se encuentran las instalaciones de la **Base Aérea de Reus** y del **Centro de Estudios Superiores de la Aviación** (CESDA), un centro adscrito a la **Universidad Rovira i Virgili**.

Compañías de bajo coste (especialmente **Ryanair**) han potenciado este aeropuerto por su cercanía a poblaciones turísticas como **Cambrils** o **Salou**, el parque de **Port Aventura**, o como acceso más económico a **Barcelona**, a 95 km. Este flujo de pasajeros provocó un crecimiento desproporcionado en las cifras del aeropuerto. En 1995, cerca de 500.000 pasajeros hicieron uso del aeropuerto. En 2004, el número se duplicó al alcanzar 1,1 millones de usuarios. En 2005 y 2006 se alcanzaron los 1.382.000 pasajeros. El repentino incremento de pasajeros promovió reformas y mejoras en el aeropuerto: una nueva sala de llegadas y un rediseño de la terminal de salidas. A pesar de ello, las instalaciones seguían siendo pequeñas para responder a las demandas de las compañías aéreas.

## Tabla de contenidos

[ocultar]

- **1** Características Técnicas
- **2** Estado actual del proyecto de ampliación
- **3** Plan Director 2006-2011
- **4** Transporte y Aparcamiento
- **5** Horarios de Vuelos
- **6** Estadísticas de pasajeros
- **7** Puntos débiles
- **8** Enlaces externos

## **Características Técnicas** [\[editar\]](#)

Horario Operativo. Cada día de 8.00 a 23.00 (hora local). Los martes de verano H24

Instalaciones para el manejo de carga: no dispone

Categoría de incendios: 7 con equipo de salvamento

Pista 07/25 de 2.455 x 45 m (Asfalto PCN 39/F/B/W/T)

Pista 25 Luces de Aproximación de precisión Cat I (900 m) con balizas de borde de pista

Pista 25 ILS Cat I

Plataforma con 5 puestos de estacionamiento de aeronaves

Servicios sanitarios de Primeros auxilios

## **Estado actual del proyecto de ampliación** [\[editar\]](#)

Están en proceso de ejecución las obras de construcción de un nuevo edificio para facturación, la ampliación y reforma del edificio de Salidas y la construcción de las nuevas zonas de aparcamiento. La construcción de este nuevo edificio de facturación supondrá unir en un solo complejo todas las dependencias actuales que tendrán una capacidad operativa de unos 1.300 pasajeros/h.

En cuanto a la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aviones, que es el principal impedimento a la hora de operar (solamente admite cinco aviones por hora), se espera que la primera fase se adjudique próximamente, teniendo en cuenta que ya está adjudicada la dirección de las obras. Otras obras que actualmente están en marcha son las de redacción de proyectos de adaptación a las normas de Aviación Civil y la redacción del proyecto de nueva central eléctrica.

Quedarán aún por ejecutar muchas de las obras del Plan director que detallamos en el siguiente apartado.

## **Plan Director 2006-2011** [\[editar\]](#)

En los presupuestos Generales del Estado es donde se recogen (con las dotaciones correspondientes) todas las actuaciones previstas en el Aeropuerto de Reus en los próximos años. A las obras ya indicadas antes hay que añadir las siguientes:

a) Ampliación de la pista por la cabecera de la pista 07 (es decir por la parte de la antigua carretera de Tarragona) en unos 500 m con la instalación de un sistema de aproximación tipo I, iluminación e ILS. (Año 2009)

b) Ampliación del ancho de la pista, ampliación del ancho de la calle de rodadura, zonas de espera y construcción de dos calles de salida rápida. (2009)

- c) Adecuación del balizamiento a las normas de Aviación Civil y la IATA ya que actualmente no cumplen la normativa. (2009-2010)
- d) Construcción de una nueva Estación Eléctrica (2010-2011)
- e) Construcción de una nueva Torre de Control. (2010)
- f) Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Una ampliación que se quiere efectuar en dos fases, una en el año 2008 y la segunda en el 2010-11. Cuando esté totalmente acabada tendrá una capacidad para 25 aviones (ahora solo la tiene para 5) (1ª fase 2008, 2ª fase 2010-1011)
- g) Construcción de una nueva Terminal. Estará situada en los terrenos donde ahora se encuentra la base Aérea y otros que será necesario expropiar. Será totalmente nueva, de dos plantas y justo frente a la nueva plataforma. Tendrá 8 pasarelas de embarque fijas (pre-fingers), 36 mostradores de facturación, 7 controles de seguridad y 8 hipódromos o cintas de recogida de equipajes (el actual solo tiene 3). Tendrá 5,2 ha, cinco veces más que las actuales instalaciones. Todo ello permitirá una operatividad de 3.000 pax/h y 19 aeronaves/h, con lo que puede absorber un movimiento de 9 millones de pasajeros al año. Las dependencias actuales se destinarán a aviación general y corporativa, Aeroclub, Bloque técnico (Oficinas y administración de Aena) y a instalaciones de carga. Estas son las obras con más presupuesto (más de 125 millones de euros). (2010-2011)

Todas estas obras suponen cambiar totalmente el aspecto y las prestaciones del aeropuerto. Respecto al Plan Director anterior se elimina la posibilidad de construcción de una segunda pista. Con la capacidad de movimientos de la misma, una vez ampliada, la pista permite hasta 27 movimientos/h, lo que unido a la capacidad final de la plataforma y de la NAT el aeropuerto puede llegar a los 12.000.000 millones de pasajeros.

## Transporte y Aparcamiento [\[editar\]](#)

Se accede por la [autovía T-11 \(N-420\)](#) de Reus a Tarragona, y actualmente enlaza en segundo cinturón de Reus, permitiendo así un acceso rápido también desde otras localidades.

Actualmente hay 4 líneas de [autobús](#) desde el aeropuerto. Uno se dirige directamente a Barcelona, otro conecta con las localidades turísticas de [La Pineda](#), Salou y Cambrils, otra con la ciudad de Tarragona y la última con la ciudad de Reus y sus estaciones de tren y autobús. El horario de salida de los autobuses suele estar sincronizado con la llegada de vuelos.

Frente al edificio terminal de Llegadas se encuentra la parada de taxis. Entre 12 y 20 euros vale el trayecto para la mayor parte de las ciudades cercanas (Tarragona, Reus, Salou, Cambrils...). Si coincide la llegada de dos vuelos o más habrá que esperar entre 15 y 30 minutos a la llegada de taxis.

Hasta el día de hoy, aparcar en el aeropuerto de Reus es totalmente gratuito, sea el tiempo de estancia que sea. Esta ventaja desaparecerá en cuanto se construya el nuevo

aparcamiento y entre en servicio la primera ampliación, aunque no será antes de verano del 2008.

## Horarios de Vuelos [\[editar\]](#)

Londres (09:45 y 17:10) Diario con Ryanair

## Estadísticas de pasajeros [\[editar\]](#)

Año 2007: (+ 0%)  
Año 2006: 1.385.157 (+ 0.35%)  
Año 2005: 1.380.388 (+21.29%)  
Año 2004: 1.138.082 (+34.41%)  
Año 2003: 846.732 (+12.37%)  
Año 2002: 753.504 (+ 1.26%)  
Año 2001: 744.096 (+ 2.18%)  
Año 2000: 728.221 (+15.54%)  
Año 1999: 630.263 (+10.76%)  
Año 1998: 569.040 (+ 8.20%)  
Año 1997: 525.903 (+14.54%)  
Año 1996: 459.124 (- 4.87%)  
Año 1995: 482.603 (+49.17%)  
Año 1994: 323.515

## Puntos débiles [\[editar\]](#)

1.- La deficiente señalización del aeropuerto en las carreteras de la zona que dificultan su ubicación. Especialmente deficiente es la señalización a la salida de las instalaciones para acceder a las principales vías o acceder a estaciones de tren o autocares.

2.- Las largas esperas para encontrar un taxi cuando coinciden la llegada de dos o más aviones (los taxistas deben hacer un servicio y volver al aeropuerto para atender la cola de pasajeros) ya que los que dejan pasaje no pueden cogerlo (solamente pueden hacerlo los taxis de Reus a diferencia de la estación del AVE que se nutre de taxistas de diferentes ciudades).

3.- Jardines y parterres desatendidos, barro en las zonas de aparcamiento. (En parte debidas a las obras del aparcamiento)

4.- Ausencia de paneles informativos facilmente consultables (solo unas pantallas de TV con pequeñas letras)

## Enlaces externos [\[editar\]](#)

- [Página Web Oficial del Aeropuerto de Reus](#)

- [\[\[2\] Página Web oficial del Real Aeroclub de Reus Costa Dorada\]](#)

Obtenido de "[http://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto\\_de\\_Reus](http://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_de_Reus)"