



---

## **El Govern aprova el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya i el projecte de Llei d'aeroports i heliports**

**El Govern ha aprovat avui el projecte de Llei d'aeroports i heliports i el nou Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports, dos instruments bàsics per impulsar i vertebrar la política aeronàutica de Catalunya dels propers anys. Així, el govern es dota d'eines potents per a la gestió aeronàutica i per a la potenciació de la xarxa d'aeroports comercials, l'avanç en la construcció de nous aeroports i l'extensió i consolidació d'una xarxa d'aeròdroms i d'heliports a Catalunya.**

### **El Pla i la Llei : un impuls global a la xarxa aeronàutica**

L'evolució i el creixement sostingut de l'aviació comercial els darrers anys, les previsions del desplegament del nou Estatut i els possibles traspassos en matèria aeroportuària han fet necessari desenvolupar nous instruments en la política aeroportuària del Govern. L'objectiu del Govern és impulsar la xarxa d'aeroports comercials i aeròdroms per a millorar la capacitat de l'economia catalana i col·laborar en la dinamització de la indústria aeronàutica catalana.

Amb aquest objectiu, el Govern ja ha constituït la societat Aeroports Públics de Catalunya i avui aprova la Llei d'aeroports i el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports 2009-2015. Amb aquests tres instruments, la Generalitat aborda el marc normatiu, la gestió i la planificació de les infraestructures aeronàutiques.

Per la seva banda, el Pla que avui s'aprova regirà el desenvolupament de les infraestructures aeroportuàries competència de la Generalitat, tant dels aeròdroms existents com dels nous i d'aquells que, en compliment de l'Estatut, es desclassifiquin com d'interès general.



## **Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2009-2015**

- **Incorpora els aeroports de Girona, Reus, Sabadell i Barcelona**, en previsió del desenvolupament estatutari i fixa les línies estratègiques per aquestes infraestructures.
- **Impulsa el desenvolupament de quatre nous aeroports comercials:** Lleida-Alguaire, Pirineus-Andorra, Terres de l'Ebre i un aeroport corporatiu-empresarial, així com el desplegament d'una xarxa d'aeròdroms, sumant, en total, **11 noves instal·lacions**.
- **Planteja la creació d'un fons d'ajuts a la inversió i explotació** per a desenvolupar nous aeròdroms i millorar els existents.
- **Inclou unes inversions totals de 1.582 MEUR per a tota la xarxa d'aeroports i aeròdroms**, tant els que són titularitat de la Generalitat com els d'AENA.
- **Ordena la xarxa d'heliports** d'accés general, de serveis públics i d'emergència.
- **Preveu la futura nova Llei d'aeroports i heliports i la societat Aeroports Públics de Catalunya**, que pretén reforçar l'estructura organitzativa de la Generalitat per a l'exercici de les noves competències.
- **Incorpora per primera vegada en un pla sectorial d'aeroports un Informe de sostenibilitat ambiental** que assegura una correcta implantació dels aeroports, potencia la seva integració territorial i disminueix els seus efectes ambientals.

### **Principals novetat del Pla**

El Pla va ser aprovat inicialment el desembre de 2007 i va sortir a informació pública per tal de poder rebre aportacions d'administracions i particulars. D'acord amb la voluntat del Govern d'aplegar el màxim consens, el pla que ara s'aprova ha estat objecte d'un ampli procés participatiu, on hi ha intervingut administracions, ajuntaments, entitats i particulars, que han adreçat, en conjunt, més de 289 aportacions.

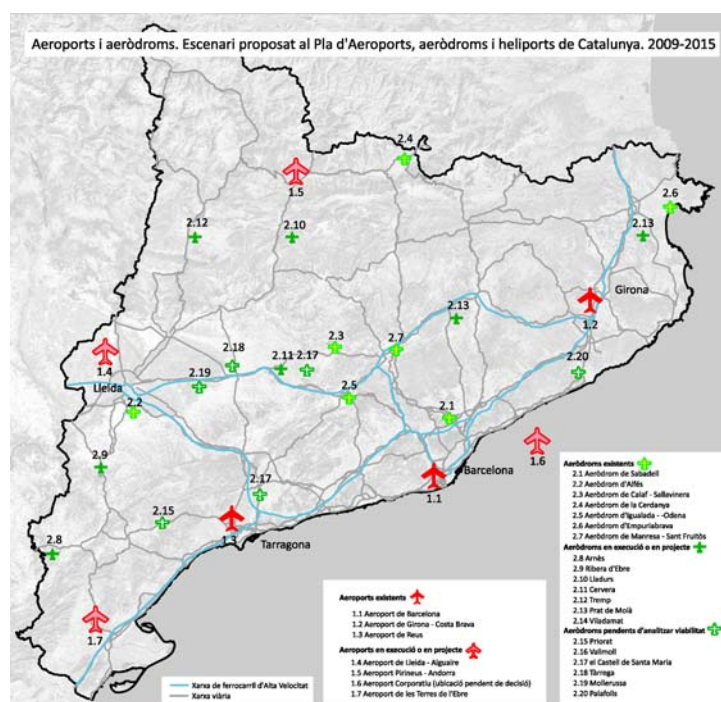
Així, respecte del document inicial que es va sotmetre a informació pública, el text que ara s'ha aprovat incorpora un seguit de modificacions fruit de les diferents propostes analitzades durant aquest temps:

- **Protecció del mediambient:** amb l'objectiu de que el Pla sigui un referent en el compliment de la normativa mediambiental, s'ha inclòs una memòria en aquest sentit que incorpora diverses disposicions relatives a l'impacte ambiental de les infraestructures aeroportuàries.

- **Adaptació del Pla a la situació actual:** degut als canvis que ha experimentat el sector aeri entre el període de informació pública, i l'aprovació del Pla s'ha decidit actualitzar la informació sectorial i de context.
- **Nous aeròdroms i heliports:** aquests nous emplaçaments d'aeròdroms i heliports, la viabilitat dels quals s'estudiarà durant la vigència del pla, han estat inclosos a partir de la informació pública i les propostes per incloure'ls.
  - **Aeròdroms** de Priorat, Vallmoll, Castell de Santa Maria, Tàrrega, Mollerussa i Palafolls
  - **Heliports** Masquefa, Ametlla de Mar, Solsona, la Granadella, Bàscara, Mataró, Mora d'Ebre, Vic.
- **Altiport:** es tracta d'una infraestructura de muntanya pensada per l'aviació general, centrada en el sector turístic i per emergències, i que el Pla preveu dur a terme a títol experimental en una ubicació encara per determinar. Aquesta infraestructura és comuna a zones d'alta muntanya com els Alps i es caracteritza entre per tenir una pista lleugerament inclinada i perquè és operatiu malgrat que tingui neu.
- **Obertura aeroport de la Seu:** s'incorpora la possibilitat de reobertura al trànsit a l'aeroport de la Seu.

### La xarxa aeroportuària: l'actualitat i el futur

Actualment, Catalunya compta amb una desena d'aeroports i aeròdroms, sumant-hi els dependents d'AENA i els que són titularitat de la Generalitat. El nou Pla d'aeroports tindrà en compte, a més de la millora d'aquestes infraestructures existents, la construcció d'11 nous aeroports i aeròdroms.





El nou Pla divideix les instal·lacions entre aeroports comercials i aeròdroms nous i existents d'aviació general i esportiva, i auxiliars. La configuració de la xarxa d'aeroports i aeròdroms catalana serà la següent:

TIPUS D'AEROPORT	NOM
Aeroports comercials existents	Barcelona Girona Reus
Aeroports comercials nous	Lleida-Alguaire Pirineus-Andorra (La Seu d'Urgell) Nou aeroport corporatiu-empresarial Terres de l'Ebre
Aeròdroms d'aviació general i esportiva existents	Sabadell Igualada-Òdena Cerdanya Empuriabrava Calaf-Sallavinera Sant Fruitós de Bages Alfés
Aeròdroms nous d'aviació general i esportiva, i auxiliars	Lladurs Cervera Tremp Arnes Ribera d'Ebre Prat de Mojà Viladamat

### Les estratègies del Pla

El disseny d'aquesta xarxa permetrà donar resposta a les grans tendències del sector de l'aviació els propers anys, que dependran de:

- **Continuïtat del creixement del transport de passatgers**, de la mà d'aliances de companyies aèries i dels vols de tarifa reduïda, que opten per aeroports regionals.
- **L'entrada de nous operadors** especialistes en vols de llarg recorregut
- **El desenvolupament de nous nínxols de mercat**, com l'aviació corporativa-empresarial o de negocis.
- **Fort increment del transport de mercaderies** per avió, especialment d'aquelles d'alt valor afegit.

El Pla d'aeroports fixa unes estratègies qualitatives per a cadascuna de les instal·lacions.

- **Vols intercontinentals:** en el cas de l'aeroport de Barcelona, aposta per la consecució de rutes de llarg recorregut.
- **Vols de tarifa reduïda i xàrters:** pel que fa als vols de tarifa reduïda (baix cost), es preveu que estiguin presents en tots els aeroports del sistema, encara que per Girona i Reus, en particular, representa una oportunitat per continuar en la seva especialització. Quant a Lleida-



Alguaire, el baix cost esdevé una alternativa per a poder desenvolupar el transport de passatgers.

Els vols xàrter, habilitats especialment per unir destins fora de les rutes regulars, molt lligats a l'activitat turística, podrien trobar en els aeroports de Girona, Reus i Lleida-Alguaire una base complementària a l'aeroport de Barcelona.

- **Mercaderies:** l'aposta per aquest sector es fa en primera instància des de l'aeroport de Barcelona, atès el seu caràcter de nus de vols de llarg recorregut. Tot i així, el Pla apunta les possibilitats de Reus i Lleida per atreure l'activitat d'alguns operadors logístics.
- **Aviació corporativa-empresarial:** actualment es distribueix entre els aeroports comercials, com ara Barcelona, Girona, Reus i Sabadell. La dotació de noves infraestructures i, especialment, la construcció del nou aeroport corporatiu-empresarial permetrà cercar un nou equilibri en la distribució d'aquesta activitat.

## El Pla d'aeroports: el futur de cada infraestructura

### *Aeroports comercials existents*

El Pla compta amb l'existència de tres grans aeroports comercials, com són Barcelona, Girona i Reus, els quals tenen ja un Pla director en ple desenvolupament:

- **Aeroport de Barcelona:** és el novè aeroport a escala europea, amb un trànsit registrat el 2008 en del 30,2 milions de passatgers. La màxima prioritat del Pla és la seva consolidació com a aeroport amb connexions de llarg recorregut, aprofitant el potencial de la nova terminal, que possibilitarà arribar als 70 milions de passatgers anuals. Igualment, s'impulsarà el transport de mercaderies amb el desenvolupament de la ciutat aeroportuària.
- **Aeroport de Girona:** és un cas paradigmàtic d'aeroport de tarifa reduïda (baix cost) a escala europea. El Pla director aprovat per AENA preveu arribar als 10 milions de passatgers anuals el 2015 gràcies a l'ampliació del camp de vol i la construcció de nous carrers de rodada.
- **Aeroport de Reus:** l'objectiu d'aquest aeroport és convertir-se en una infraestructura internacional i assolir els 7 milions de passatgers l'any 2020 en comparació amb els 1,3 milions de 2008 aprofitant l'excel·lent potencial derivat de la seva posició geogràfica, de la fortalesa turística de les comarques tarragonines, l'àrea industrial del voltant de Tarragona i la proximitat de l'àrea metropolitana de Barcelona.



## ***Aeroports comercials nous***

A banda d'aquests tres grans aeroports comercials, el Pla aposta per impulsar la construcció d'altres tres infraestructures aeroportuàries:

### **Lleida-Alguaire**

És el primer aeroport comercial promogut per la Generalitat, ja en construcció. Es posarà en funcionament el segon semestre de 2009 i es preveu que, a llarg termini, disposi d'una certa activitat de trànsit regular, de rutes europees punt a punt i de vols no regulars –xàrters– amb uns objectius de trànsit al voltant dels 400.000 o 500.000 viatgers anuals.

Pel que fa a la càrrega aèria, el Pla preveu aprofitar les sinergies amb les activitats de recerca, logística i industrials que es podrien ubicar en les hectàrees que hi ha previstes per a aquests usos a l'entorn de l'aeroport. Es proposa la propietat de la Generalitat i la gestió a càrrec de la iniciativa privada.

### **Aeroport Pirineus-Andorra**

L'aeròdrom d'aviació general de la Seu d'Urgell està situat al municipi de Montferrer, i actualment no té activitat. El Govern de la Generalitat té la intenció de dur a terme una actuació en els propers mesos que permeti una propera reobertura d'aquest aeroport. Es tracta d'una primera actuació de condicionament de la infraestructura actual, tant del camp de vol com d'instal·lacions del costat terra, que permetran donar servei en una primera fase com a aeròdrom d'aviació general i corporativa.

Aquest aeroport es concep per donar servei a l'Alt Urgell, la Cerdanya i Andorra, vinculat especialment al turisme de muntanya.

El Pla especial urbanístic ha estat aprovat i es preveu en els propers mesos endegar el Pla Director de l'Aeroport on es defineixin amb precisió les actuacions a dur a terme a mig i llarg termini.

### **Terres de l'Ebre**

L'objectiu principal d'aquest nou aeroport, que s'ubicarà entre Tortosa i Amposta, serà connectar la zona sud de Catalunya amb la resta del país, amb vols xàrter i aerotaxi, i donar suport als serveis públics sanitaris i de bombers.

Actualment, s'està iniciant el procés de tramitació, que ha d'incloure el Pla director i l'estudi de viabilitat econòmica, que permetrà també definir el model de gestió de la instal·lació i establir-ne el grau de participació pública i privada.

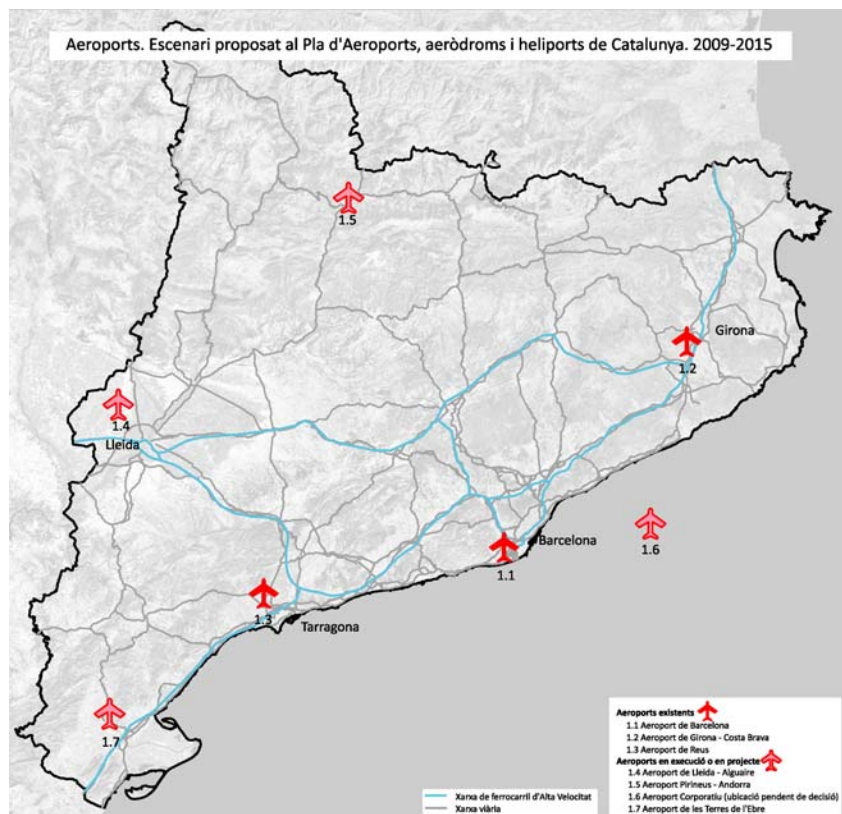
### **Aeroport corporatiu-empresarial**

Es concep per donar servei a l'aviació general i empresarial, amb una localització que s'hauria d'ubicar a l'entorn de la regió metropolitana de Barcelona. La posada en marxa d'aquesta infraestructura permetria alleugerir la pressió creixent de l'aviació corporativa i esportiva sobre els aeroports de Barcelona i Sabadell.



Entre els paràmetres que hauria de complir aquesta ubicació es troba el d'estar a prop de Barcelona, gaudir de bones connexions viàries i ferroviàries i tenir possibilitats d'expansió, és a dir, disposar de terrenys al voltant per a activitats empresarials i complementàries.

Tot i que el Pla d'aeroports no assigna la localització del nou aeroport, sí acorda que aquesta elecció es farà mitjançant un procés de concurrència pública obert als ajuntaments que hi estiguin interessats. Una vegada es resolgui l'emplaçament, s'iniciarà l'elaboració del Pla director.



### **Aeròdroms d'aviació general i esportiva existents**

En aquest cas, les actuacions s'orienten en dues direccions: regularitzar la gestió, especialment en els que són de titularitat pública, i completar les inversions compromeses per la Generalitat.

En l'àmbit de la gestió, l'objectiu és acostar-se al model proposat per als aeròdroms de nova construcció, mentre que, en el cas de les inversions, a banda de completar les compromeses pel Govern català, els gestors també es podran beneficiar del fons d'ajut a la promoció per millorar les instal·lacions.

Actualment hi ha set aeròdroms: Sabadell, Igualada-Òdena, la Cerdanya, Empuriabrava, Calaf-Sallavinera, Sant Fruitós de Bages i Alfés. En aquests aeròdroms, tenint compte els plans directors, es proposen diferents actuacions de millora en les infraestructures i instal·lacions.



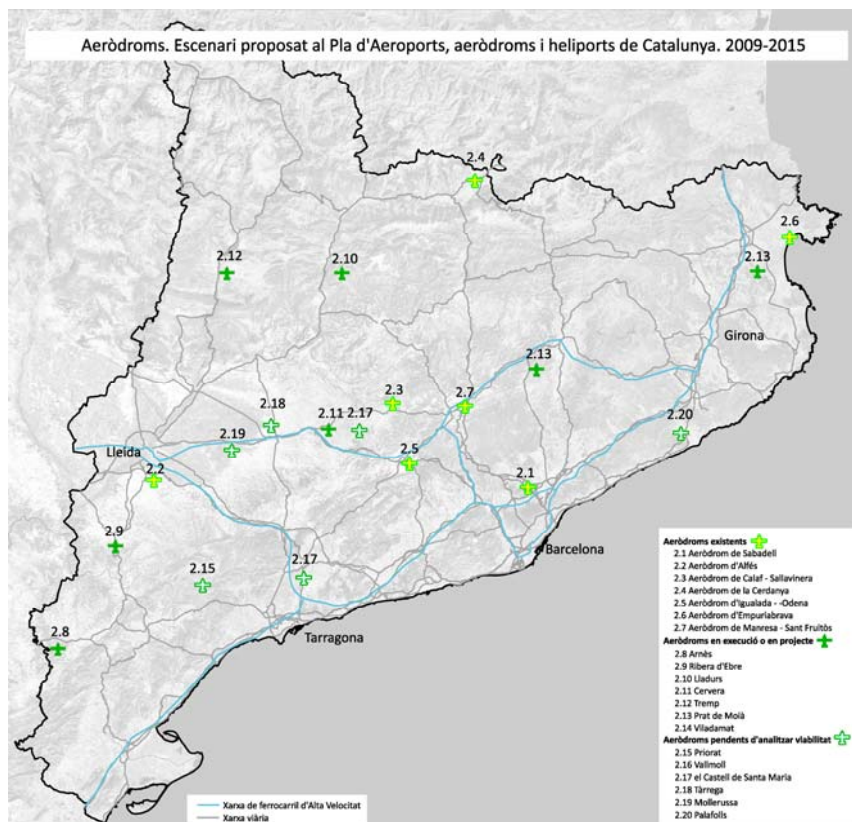
En el cas de l'aeròdrom de Sabadell, entre les seves funcions destaquen l'aviació general i l'escola d'aviació esportiva. Es troba afectat per un Pla director amb l'horitzó temporal de 2015, en el marc del qual ja s'han començat a executar obres de millora. Actualment, està classificat com a aeroport d'interès general i, d'acord amb l'Estatut, s'hauria de desclassificar per a ésser transferit a la Generalitat. En aquell moment, s'integrarà en la xarxa aeroportuària catalana en l'àmbit de l'aviació general.

### **Aeròdroms nous d'aviació general i esportiva i auxiliars**

El Pla d'aeroports preveu 7 aeròdroms nous. En aquests moments, ja s'estan tramitant els seus plans directors i tenen una ubicació definida en el territori: Lladurs, Cervera, Tremp, Arnes, Ribera d'Ebre, Prat de Mojà, Viladamat. Els plans directors d'aquests nous aeròdroms preveuen una inversió conjunta superior als 25,68 MEUR.

El Pla preveu, a més a més, l'anàlisi de diverses ubicacions en les quals s'estudiarà la viabilitat per a esdevenir aeròdroms. L'anàlisi viabilitat es durà a terme durant la vigència del Pla. Les ubicacions que s'analitzaran són la ubicació d'un aeròdrom al Priorat, Vallmoll, el Castell de Santa Maria, Tàrrrega, Mollerussa i Palafolls.

Adicionalment, el Pla contempla el desenvolupament d'un altiport en les comarques del Pirineu a títol experimental. Es tracta d'una infraestructura de muntanya, força estès en a europea i Amèrica, pensada per l'aviació general. Es caracteritza per la baixa longitud de la pista i un fort pendent.







## Una inversió de 1.586 MEUR

### Aeroports actualment titularitat de la Generalitat

El conjunt de les inversions proposades en els plans directors per als aeroports i aeròdroms que són competència de la Generalitat ascendeix a 394,22 MEUR. Del total de la inversió, 331,85 MEUR (el 84%) corresponen als aeroports comercials; 23,12 MEUR (6%) al desplegament de la xarxa d'aeròdroms d'aviació general i esportiva i auxiliars, i la resta (10%) a la millora i ampliació dels aeròdroms existents

TIPUS D'AEROPORT	NOM	PRESSUPOST D'INVERSIÓ (MEUR)
<b>Aeroports comercials</b>	Corporatiu-empresarial	95,75
	Pirineus-Andorra	112,87
	Terres de l'Ebre	27,23
	Lleida-Alguaire	96
	<b>Total aeroports comercials</b>	<b>331,85</b>
<b>Aeròdroms nous d'aviació general i esportiva, i auxiliars</b>	Lladurs	3,07
	Cervera	3,26
	Tremp	4,21
	Arnes	3,54
	Ribera d'Ebre	3,92
	Prat de Mojà	2,56
	Viladamat	2,56
	<b>Total nous aeròdroms</b>	<b>23,12</b>
<b>Aeròdroms d'aviació general i esportiva existents</b>	Igualada-Òdena	34,14
	Cerdanya	-
	Empuriabrava	-
	Calaf-Sallavinera	4,97
	Sant Fruitós de Bages	-
	Alfés	0,24
	<b>Total aeròdroms existents</b>	<b>39,35</b>

### Aeroports actualment titularitat d'AENA

Segons els plans directors, les inversions previstes per AENA als grans aeroports comercials i a l'aeròdrom de Sabadell sumen un total de 1.191,7 MEUR.

AEROPORTS	TOTAL (2007-2010) MEUR
Barcelona	976,2
Girona	73,0
Reus	118,1
Sabadell	24,4
<b>TOTAL</b>	<b>1.191,7</b>

### Fons d'ajut per a la promoció i explotació

Atès el nombre de noves instal·lacions previstes i les actuacions de millora que es desenvoluparan en les existents, la Generalitat estudiarà la dotació d'un fons d'ajut a la promoció.



Aquest fons permetrà finançar parcialment les inversions per a construir o millorar aeròdroms i se'n podran beneficiar els promotors públics o privats. Per tal de garantir el desplegament complet de la xarxa d'aeròdroms planificada, es calcula que el Govern català hauria de dotar un fons de 62,47 MEUR.

Així mateix, s'estudiarà la conveniència de dotar un fons d'ajut a l'explotació per contribuir a sostenir les despeses ordinàries de funcionament, en el cas que l'interès general d'un aeroport així ho aconselli. Aquest fons garantirà la viabilitat de la instal·lació i el seu correcte manteniment a càrrec d'un gestor vinculat al territori.

Per tal de garantir el manteniment de les infraestructures construïdes, aquest fons s'hauria de dotar a partir de 2012, una vegada la xarxa d'aeròdroms estigui completament desplegada. El pressupost anual oscil·larà entre els 160.000 i els 200.000 euros.

### ***El Pla i els heliports 2009-2015***

Aquest Pla inclou també les línies mestres pel que fa als heliports. Catalunya compta actualment amb una flota d'uns 80 helicòpters distribuïts en 18 operadors, inclosos els institucionals, i 82 infraestructures heliportuàries.

No obstant això, es preveu que l'any 2012 més d'un centenar d'helicòpters tindran la seva base d'operacions a Catalunya. El 70% realitzarà activitats d'interès social –incendis, trasllats hospitalaris– i el 30% es dedicarà al turisme i la indústria.

Aquesta tendència és conseqüència, en part, de la millora tècnica dels helicòpters, que han anat incrementant els seus possibles àmbits d'utilització. Així, les perspectives de desenvolupament futur demanen unes infraestructures adequades.

En aquests moments, l'àrea metropolitana de Barcelona concentra entre el 50 i el 60% de l'activitat dels helicòpters, amb l'aeròdrom de Sabadell com a base de referència. Als Pirineus es concentren les 16 instal·lacions promogudes pel DPTOP relacionades amb els rescats i emergències sanitàries. A la resta de Catalunya, les operacions estan lligades a operacions agrícoles al Delta de l'Ebre, control de trànsit o a la plataforma petrolera de Casablanca.

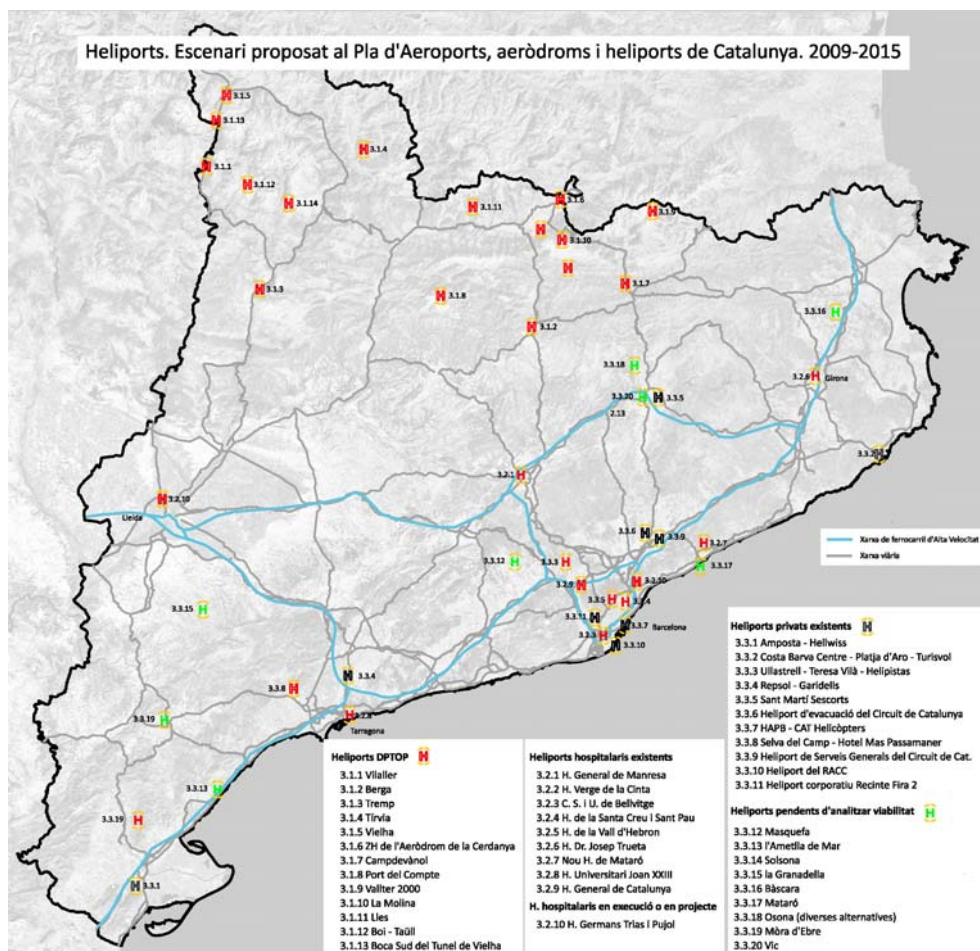
El Pla pel que fa als heliports té com a objectius:

- Definir un model de xarxa.
- Promoure nous heliports d'accés general, de serveis públics i d'emergència.
- Incorporar l'helicòpter com a element del sistema de transport
- Potenciar l'administració catalana com a entitat dinamitzadora i reguladora dels heliports.

## Una proposta de nova ordenació de la xarxa d'heliports

El Pla proposa estructurar una xarxa d'heliports en quatre nivells:

- **Xarxa d'accés general:** infraestructures públiques o privades obertes a tots els operadors en general abonant la corresponent taxa d'ús. Aquest nivell s'estructura en dos tipus d'instal·lació:
  - **Xarxa bàsica:** integrada per heliports d'ús públic. Es promouran nous heliports d'aquesta categoria, si s'escau, per a donar resposta als serveis públics, de transport de passatgers, turisme o treballs aeris.
  - **Xarxa complementària:** es tracta de petites infraestructures per garantir l'accés dels operadors públics i privats a alguns centres del turisme i els serveis, com ara polígons industrials o ports. Per desplegar aquesta xarxa es reconvertiran algunes helisuperfícies privades i es promouran d'altres noves públiques o privades.
- **xarxa de serveis públics:** es completarà la xarxa d'heliports hospitalaris, de Bombers i dels Mossos d'Esquadra.
- **xarxa d'emergència i evacuació:** es desplegarà d'acord amb els organismes de Protecció Civil que actuen a Catalunya.
- **xarxa d'ús privat:** es podran autoritzar noves implantacions.





## Projecte de Llei d'aeroports i heliports

El Govern ha aprovat avui el projecte de la Llei d'aeroports i heliports, que té com a objectiu regular les infraestructures de transport aeri i les competències en matèria aeroportuària del Govern de Catalunya que preveu l'Estatut d'Autonomia. Així, aquesta nova llei:

- **Regula la planificació, gestió i construcció** de les infraestructures de transport aeri
- **Preveu la creació de l'ens públic Aeroports de Catalunya**, com a eina de gestió del Govern per exercir les competències en matèria aeroportuària
- **Regula la gestió pública i privada** dels aeroports i crea un certificat d'aeroports
- **Estableix una normativa per l'implantació**, l'ampliació o modificació d'aeroports i aeròdroms i crea un registre públic d'infraestructures
- **Contempla els drets i deures de les persones usuàries** de les infraestructures, la creació d'oficines d'atenció als passatgers i estableix un règim sancionador

El Govern ha aprovat avui el projecte de la Llei d'aeroports i heliports, que té com a objectiu regular les infraestructures del transport aeri de Catalunya, la seva planificació, gestió i construcció.

La llei vol dotar al Govern de la Generalitat d'una nova eina per l'exercici de les competències que en matèria aeroportuària li atorga l'Estatut d'Autonomia, és a dir, per a la gestió d'aquelles infraestructures que no tinguin qualificació legal d'interès general, als quals s'hi hauran de sumar els aeroports de Lleida-Alguaire – ja en construcció – i el de la Seu d'Urgell.

A més, la llei també vol donar resposta a les necessitats del sector de l'aviació comercial que en els darrers anys ha patit una gran transformació i creixement que han fet necessari un replantejament global del marc legal que fins ara regulava aquesta matèria.

Aquest projecte de llei, se suma i completa així, a altres instruments que amb aquest objectiu ha impulsat recentment el Govern com el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya i la societat Aeroports Públics de Catalunya. D'aquesta manera es pretén assegurar la creació d'una xarxa d'infraestructures que doni resposta a les necessitats del territori, que garanteixi la seva connectivitat i que impulsi el seu creixement econòmic



---

## **Més competències pel Govern**

El projecte de la Llei d'aeroports estableix que el DPTOP serà l'encarregat d'establir la política aeroportuària desenvolupant les següents funcions:

- Planificació estratègica de les infraestructures aeroportuàries
- Desenvolupament i construcció de les infraestructures
- Elaboració del règim jurídic o la normativa reguladora
- Aprovació de la forma concreta de gestió de cadascuna de les infraestructures aeroportuàries
- Atorgament d'autoritzacions i certificats
- Definició i supervisió del règim tarifari per a la seva utilització
- Tramitació i aprovació dels Plans Directors Urbanístics Aeroportuaris
- Ordenació i garantia de la prestació dels serveis aeroportuaris

Altres competències que exercirà el Govern seran les de inspeccionar les infraestructures aeroportuàries quan ho consideri necessari i aplicar el règim sancionador quan s'escaigui.

## **Dues eines bàsiques per la planificació**

La Llei d'Aeroports estableix que el Govern de la Generalitat és l'encarregat de desenvolupar la planificació estratègica, així com ordenar les infraestructures aeroportuàries de Catalunya. És en aquest sentit que el projecte contempla dues eines bàsiques.

Per una banda, el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports, que recull la xarxa bàsica de les infraestructures aeroportuàries necessàries per assolir un grau d'accessibilitat i connectivitat de tot el territori català.

D'altra banda, el projecte també recull la nova figura del Pla Director Urbanístic Aeroportuari, com l'eina que ordena i regula el desenvolupament i implantació d'infraestructures aeroportuàries i les activitats del seu entorn. El pla, integra les determinacions urbanístiques i aeroportuàries necessàries per a executar una actuació i delimita la zona de servei de l'aeroport, defineix les servituds aeronàutiques i les limitacions que afecten els terrenys que ocupa i els del seu entorn.

## **Aeroports de Catalunya**

Per tal d'exercir les competències en matèria aeroportuària el Govern va aprovar el 26 de setembre de 2007 la creació de la societat limitada Aeroports Públics de Catalunya.

Ara, la nova llei aeroportuària crea l'ens públic Aeroports de Catalunya, que completarà les funcions que s'atorgaven a aquesta primera societat. Serà un ens de dret públic subjecte al dret privat que estarà adscrit al DPTOP, tindrà





personalitat jurídica pròpia, autonomia administrativa, econòmica i financera i patrimoni propi.

Aeroports de Catalunya serà l'ens encarregat d'administrar les infraestructures de titularitat de la Generalitat que el Govern li adscriu, i ho podrà fer de forma directa o indirecta. Així, les seves funcions seran:

- Dirigir, gestionar i administrar les infraestructures aeroportuàries que se li encarreguin
- Contractar les obres de construcció i conservació
- Estudiar i avaluar les necessitats d'infraestructures aeroportuàries i elaborar propostes de noves infraestructures i de modificació de les existents
- Coordinar tots els aeroports de la seva competència
- Fomentar el transport aeri i realitzar activitats de comercialització de les infraestructures, així com activitats formatives del sector
- Definir i percebre taxes, cànon i preus públics i privats dels actes i serveis aeroportuaris

El seu president serà nomenat pel Govern a proposta del conseller del DPTOP. Comptarà amb un consell d'Administració i un Consell social on seran representats tots els sectors interessats en l'àmbit aeroportuari català.

### **Societats gestores**

El projecte de llei estableix també la regulació de les diferents formes de gestió dels aeroports i aeròdroms competència de la Generalitat. En aquest sentit, correspon a Aeroports de Catalunya la gestió dels aeroports i aeròdroms de titularitat de la Generalitat que el Govern li encomani.

Aeroports de Catalunya podrà gestionar directament l'aeroport en qüestió o crear una societat gestora d'aeroports i aeròdroms. Aquesta societat tindrà una participació majoritària d'Aeroports de Catalunya i també podrà ser participada pels ens públics i locals amb vinculació a l'àmbit territorial d'implantació de la infraestructura. Les societats gestores, per la seva banda, podran explotar els aeròdroms directament o fer-ho de forma indirecta.

D'altra banda, els aeroports i aeròdroms de titularitat privada podran ser gestionats pels propietaris respectius amb subjecció a les condicions fixades per l'autorització del Govern i pel Pla director Urbanístic Aeroportuari.

El DPTOP serà l'encarregat d'atorgar un certificat d'aeroport al gestor de cadascuna de les infraestructures que el facultarà per dur a terme operacions del transport aeri a l'aeroport de la seva competència.

Aquesta certificació comporta per part dels gestors les següents obligacions:



- Assegurar la continuïtat d'ús de la infraestructura en condicions de seguretat operacional
- Vigilar que tots els proveïdors compleixin amb les seves funcions
- Gestionar els serveis de l'aeroport
- Comptar amb els mitjans humans, materials i tècnics adequats per desenvolupar totes les tasques

### **Establiment o ampliació d'aeroports**

Tal com preveu el Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports, les entitats que poden promoure l'establiment de noves infraestructures aeroportuàries seran: l'ens Aeroports de Catalunya, les entitats locals i les persones físiques o jurídiques que compleixin els requisits personals i de solvència que estableix la llei.

### **Nou registre de les infraestructures**

El projecte de la nova llei també estableix que el DPTOP ha de disposar d'un registre de les infraestructures aeroportuàries de tot el territori català. En aquest haurà de figurar la informació tècnica i aeronàutica, que es determini per reglament, de cadascuna de les instal·lacions existents.

Aquest registre també haurà de contenir la informació relativa al seu titular, els canvis de titularitat que es produeixin, les coordenades geogràfiques, les característiques de les instal·lacions, el seu règim d'utilització i si s'escau, la clausura o tancament.

Les inscripcions que figurin al registre s'hauran de comunicar a la Direcció General d'Aviació Civil perquè puguin ser publicades al Servei d'Informació Aeronàutica tant en àmbit estatal com internacional.

### **Drets i deures dels passatgers i usuaris**

Per tal d'assegurar en les instal·lacions aeroportuàries del país un alt grau de qualitat i eficiència en el servei, la nova llei també preveu els drets i deures de les persones usuàries d'aquestes infraestructures.

En aquest sentit, els usuaris tindran dret a utilitzar les infraestructures amb uns nivells de qualitat i a rebre informació sobre els vols i les incidències que puguin afectar el servei. Així mateix, podran formular reclamacions mitjançant fulls oficials i disposaran d'una Oficina d'Atenció a la Persona Passatgera que atindrà les seves queixes en cadascuna de les infraestructures aeroportuàries que pel seu volum d'operacions ho requereixi.

Per altra banda, les persones que facin ús de les instal·lacions aeroportuàries de la Generalitat hauran de mantenir un comportament respectuós amb els treballadors i les instal·lacions i complir amb les indicacions a l'hora de facturar i embarcar.



Per tal de fer complir aquests deures la llei atorga al DPTOP la funció d'inspeccionar i aplicar el règim sancionador segons les infraccions siguin molt greus, greus i lleus.

Aquestes infraccions podran ser sancionades amb multes que poden anar dels 60.000 euros per les més lleus, fins als 600.000 euros per les greus i fins als 3 MEUR per a les molt greus.

**20 de gener de 2009**