



## **Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos de Cataluña 2009-2015**

- **Incluye inversiones totales de 1.582 millones de euros** para toda la red de aeropuertos y aeródromos, tanto los que son titularidad de la Generalitat como los de AENA.
- **Incorpora los aeropuertos de Girona, Reus, Sabadell y Barcelona**, en previsión del desarrollo estatutario y fija las líneas estratégicas para estas infraestructuras.
- **Impulsa el desarrollo de cuatro nuevos aeropuertos comerciales:** Lleida-Alguaire, Pirineus-Andorra, Terres de l'Ebre y un aeropuerto corporativo-empresarial, así como el despliegue de una red de aeródromos que suman, en total, 11 nuevas instalaciones.
- **Plantea la creación de un fondo de ayudas** a la inversión y la explotación para desarrollar nuevos aeródromos y mejorar los existentes.
- **Ordena la red de helipuertos** de acceso general, de servicios públicos y de emergencia.
- **Prevé la futura nueva Ley de aeropuertos y helipuertos y la sociedad Aeropuertos Públicos de Cataluña**, que pretende reforzar la estructura organizativa de la Generalitat para el ejercicio de las nuevas competencias.
- **Incorpora por primera vez en un Plan sectorial de aeropuertos** un Informe de sostenibilidad ambiental que asegura una correcta implantación de los aeropuertos, potencia su integración territorial y disminuye sus efectos ambientales.

### **Principales novedades del Plan**

De acuerdo con la voluntad del Gobierno de reunir el máximo consenso, el Plan que ahora se aprueba ha sido objeto de un amplio proceso participativo, dónde hay intervenido administraciones, ayuntamientos, entidades y particulares, que han dirigido, en conjunto, más de 289 aportaciones.

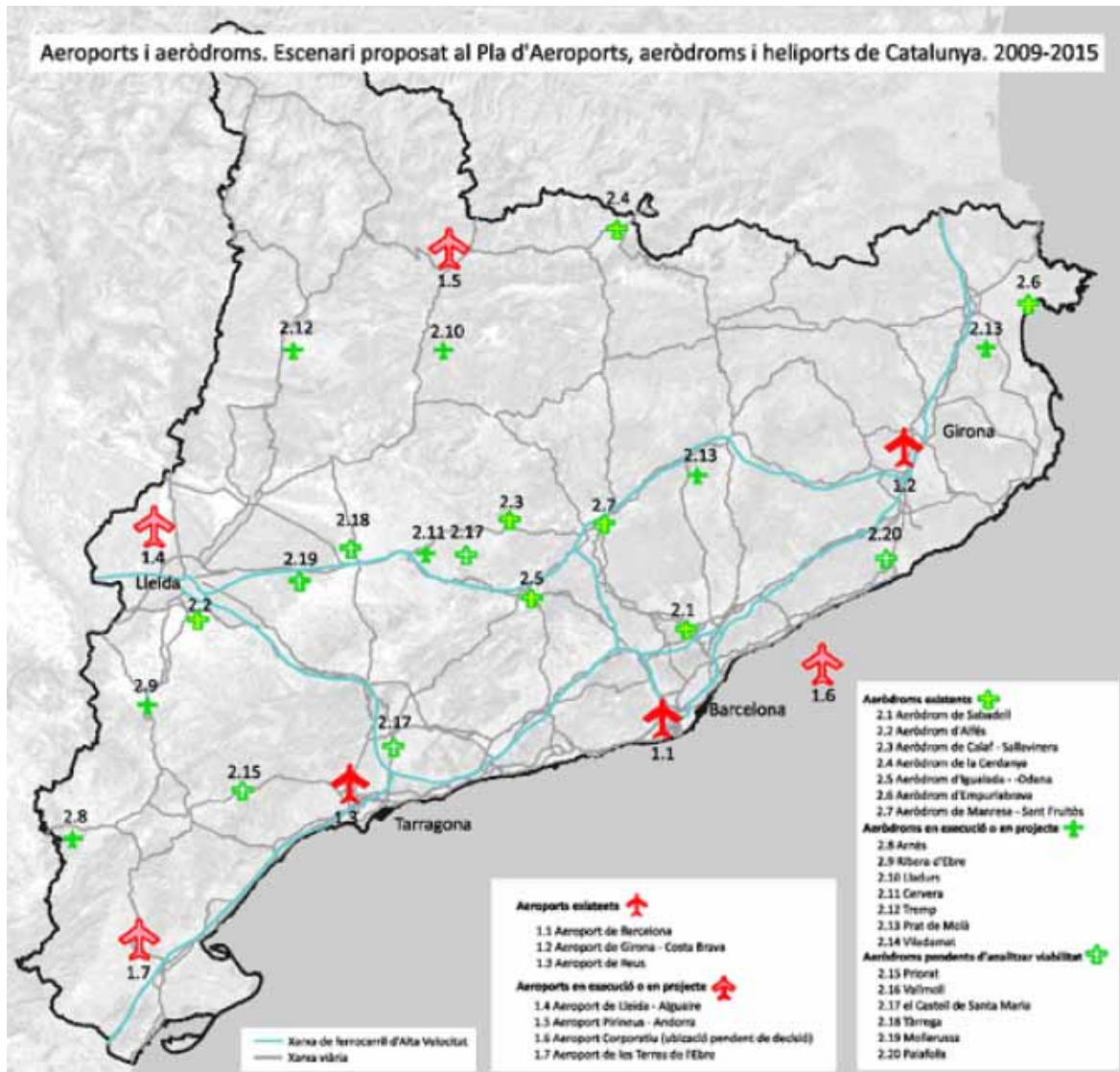
Así, respecto del documento inicial que se sometió a información pública, el texto que ahora se ha aprobado incorpora una serie de modificaciones, fruto de las diferentes propuestas analizadas durante este tiempo:



- **Protección del medio ambiente:** con el objetivo de que el Plan sea un referente en el cumplimiento de la normativa medioambiental, se ha incluido una memoria en este sentido que incorpora diversas disposiciones relativas al impacto ambiental de las infraestructuras aeroportuarias.
- **Adaptación del Plan a la situación actual:** a causa de los cambios que ha experimentado el sector aéreo entre el periodo de información pública y la aprobación del Plan, se ha decidido actualizar la información sectorial y de contexto.
- **Nuevos aeródromos y helipuertos:** estos nuevos emplazamientos de aeródromos y helipuertos, cuya viabilidad se estudiará durante la vigencia del Plan, han sido incluidos a partir de la información pública y las propuestas para incluirlos:
  - **Aeródromos:** Priorat, Vallmoll, Castell de Santa Maria, Tàrrega, Mollerussa y Palafolls.
  - **Helipuertos:** Masquefa, l'Ametlla de Mar, Solsona, la Granadella, Bàscara, Mataró, Móra d'Ebre, Vic.
- **Altiport:** se trata de una infraestructura de montaña pensada para la aviación general, centrada en el sector turístico y para emergencias, y que el Plan prevé llevar a cabo a título experimental en una ubicación todavía por determinar. Esta infraestructura es común en zonas de alta montaña como los Alpes y se caracteriza por tener una pista ligeramente inclinada y porque es operativa aunque tenga nieve.
- **Apertura aeropuerto de la Seu:** se incorpora la posibilidad de reapertura al tráfico en el aeropuerto de la Seu.

## La red aeroportuaria: la actualidad y el futuro

Actualmente, Cataluña cuenta con una decena de aeropuertos y aeródromos, sumando a los dependientes de AENA y los que son titularidad de la Generalitat. El nuevo Plan de aeropuertos tendrá en cuenta, además de la mejora de estas infraestructuras existentes, la construcción de 11 nuevos aeropuertos y aeródromos.



El nuevo Plan divide las instalaciones entre aeropuertos comerciales y aeródromos nuevos y existentes de aviación general y deportiva, y auxiliares.

TIPO DE AEROPUERTO	NOMBRE
<b>Aeropuertos comerciales existentes</b>	Barcelona Girona Reus
<b>Aeropuertos comerciales nuevos</b>	Lleida-Alguaire Pirineus-Andorra (La Seu d'Urgell) Nuevo aeropuerto corporativo-empresarial Terres de l'Ebre
<b>Aeródromos de aviación general y deportiva existentes</b>	Sabadell Igualada-Òdena Cerdanya Empuriabrava Calaf-Sallavinera Sant Fruitos del Bages Alfés
<b>Aeródromos nuevos de aviación general y deportiva y, auxiliares</b>	Lladurs Cervera Tremp Arnes Ribera d'Ebre Prat de Mojà Viladamat

### Las estrategias del Plan

El diseño de esta red permitirá dar respuesta a las grandes tendencias del sector de la aviación los próximos años, que dependerán de los factores siguientes:

- **Continuidad del crecimiento del transporte de pasajeros**, de la mano de alianzas de compañías aéreas y de los vuelos de tarifa reducida, que optan por aeropuertos regionales.
- **La entrada de nuevos operadores** especialistas en vuelos de largo recorrido.
- **El desarrollo de nuevas vetas de mercado**, como la aviación corporativa-empresarial o de negocios.
- **Fuerte incremento del transporte de mercancías** por avión, especialmente de aquellas de alto valor añadido.

El Plan de aeropuertos fija unas estrategias cualitativas para cada una de las instalaciones.



- **Vuelos intercontinentales:** en el caso del aeropuerto de Barcelona, apuesta por la consecución de rutas de largo recorrido.
- **Vuelos de tarifa reducida y chárteres:** se prevé que estén presentes en todos los aeropuertos del sistema, aunque para Girona y Reus, en particular, representa una oportunidad para continuar en su especialización.

En cuanto a Lleida-Alguaire, el bajo coste se convierte en una alternativa para poder desarrollar el transporte de pasajeros. Los vuelos chárter, habilitados especialmente para unir destinos fuera de las rutas regulares, muy vinculados a la actividad turística, podrían encontrar en los aeropuertos de Girona, Reus y Lleida-Alguaire una base complementaria al aeropuerto de Barcelona.

- **Mercancías:** la apuesta por este sector se hace en primera instancia desde el aeropuerto de Barcelona, visto su carácter de nudo de vuelos de largo recorrido. Aun así, el Plan apunta las posibilidades de Reus y Lleida para atraer la actividad de algunos operadores logísticos.
- **Aviación corporativa-empresarial:** actualmente se distribuye entre los aeropuertos comerciales, como Barcelona, Girona, Reus y Sabadell. La dotación de nuevas infraestructuras y, especialmente, la construcción del nuevo aeropuerto corporativo-empresarial permitirá buscar un nuevo equilibrio en la distribución de esta actividad.

## El Plan de aeropuertos: el futuro de cada infraestructura

### Aeropuertos comerciales existentes

El Plan cuenta con la existencia de tres grandes aeropuertos comerciales, como son Barcelona, Girona y Reus, los cuales tienen ya un Plan director en pleno desarrollo:

- **Aeropuerto de Barcelona:** es el noveno aeropuerto a escala europea, con un tráfico registrado en el 2008 de 30,2 millones de pasajeros. La máxima prioridad del Plan es su consolidación como aeropuerto con conexiones de largo recorrido, aprovechando el potencial de la nueva terminal, que posibilitará llegar a los 70 millones de pasajeros anuales. Igualmente, se impulsará el transporte de mercancías con el desarrollo de la ciudad aeroportuaria.
- **Aeropuerto de Girona:** es un caso paradigmático de aeropuerto de tarifa reducida (bajo coste) a escala europea. El Plan director aprobado por AENA prevé llegar a los 10 millones de pasajeros anuales en el 2015 gracias a la ampliación del campo de vuelo y la construcción de nuevas pistas.



- **Aeropuerto de Reus:** el objetivo de este aeropuerto es convertirse en una infraestructura internacional y alcanzar a los 7 millones de pasajeros el año 2020 en comparación con los 1,3 millones de 2008 aprovechando el excelente potencial derivado de su posición geográfica, de la fortaleza turística de las comarcas tarraconenses, el área industrial de los alrededores de Tarragona y la proximidad del área metropolitana de Barcelona.

## **Aeropuertos comerciales nuevos**

Aparte de estos tres grandes aeropuertos comerciales, el Plan apuesta por impulsar la construcción de tres infraestructuras aeroportuarias más:

### **Lleida-Alguaire**

Es el primer aeropuerto comercial promovido por la Generalitat, ya en construcción. Se pondrá en funcionamiento el segundo semestre de 2009 y se prevé que, a largo plazo, disponga de una actividad de tráfico regular, de rutas europeas punto a punto y de vuelos no regulares -chárteres- con unos objetivos de tráfico en torno a los 400.000 o 500.000 viajeros anuales.

Con respecto a la carga aérea, el Plan prevé aprovechar las sinergias con las actividades de investigación, logística e industriales que se podrían ubicar en las hectáreas que hay previstas para estos usos en torno al aeropuerto. Se propone la propiedad de la Generalitat y la gestión a cargo de la iniciativa privada.

### **Aeropuerto Pirineus-Andorra**

El aeródromo de aviación general de la Seu d'Urgell está situado en el municipio de Montferrer, y actualmente no tiene actividad. El Gobierno de la Generalitat tiene la intención de llevar a cabo una actuación en los próximos meses que permita una próxima reapertura de este aeropuerto. Se trata de una primera actuación de acondicionamiento de la infraestructura actual, tanto del campo de vuelo como de las instalaciones del lado tierra, que permitirán dar servicio en una primera fase como aeródromo de aviación general y corporativa.

Este aeropuerto se concibe para dar servicio a l'Alt Urgell, la Cerdanya y Andorra, vinculado especialmente al turismo de montaña. El Plan especial urbanístico ha sido aprobado y se prevé en los próximos meses emprender el Plan director del aeropuerto, donde se definan con precisión las actuaciones a llevar a cabo en medio y largo plazo.

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

El objetivo principal de este nuevo aeropuerto, que se ubicará entre Tortosa y Amposta, será conectar la zona sur de Cataluña con el resto del país, con vuelos chárter y aerotaxi, y dar apoyo a los servicios públicos sanitarios y de bomberos.

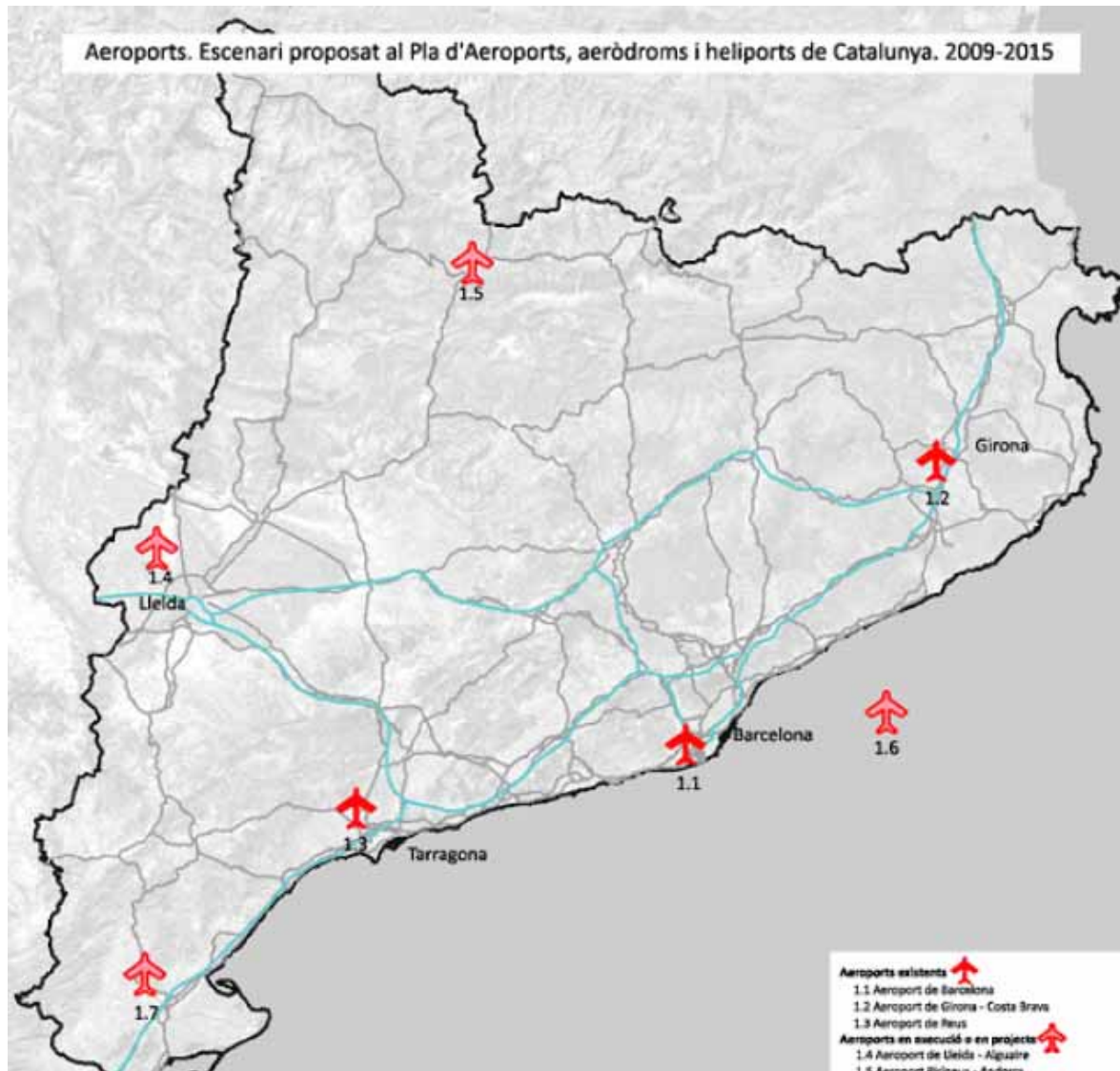
Actualmente, se está iniciando el proceso de tramitación, que tiene que incluir el Plan director y el estudio de viabilidad económica, que permitirá también definir el modelo de gestión de la instalación y establecer el grado de participación pública y privada.

### **Aeropuerto corporativo-empresarial**

Se concibe para dar servicio a la aviación general y empresarial, con una localización que se tendría que ubicar en torno a la región metropolitana de Barcelona. La puesta en marcha de esta infraestructura permitiría aliviar la presión creciente de la aviación corporativa y deportiva sobre los aeropuertos de Barcelona y Sabadell.

Entre los parámetros que tendría que cumplir esta ubicación se encuentra el de estar cerca de Barcelona, disfrutar de buenas conexiones viarias y ferroviarias y tener posibilidades de expansión, es decir, disponer de terrenos alrededor para actividades empresariales y complementarias.

Aunque el Plan de aeropuertos no asigna la localización del nuevo aeropuerto, si que acuerda que esta elección se hará mediante un proceso de concurrencia pública abierto a los ayuntamientos que estén interesados. Una vez se resuelva el emplazamiento, se iniciará la elaboración del Plan director.



## Aeròdromos de aviación general y deportiva existentes

En este caso, las actuaciones se orientan en dos direcciones: regularizar la gestión, especialmente en los que son de titularidad pública, y completar las inversiones comprometidas por la Generalitat.

En el ámbito de la gestión, el objetivo es acercarse al modelo propuesto para los aeródromos de nueva construcción, mientras que, en el caso de las inversiones, además de completar las comprometidas por el Gobierno catalán, los gestores también se podrán beneficiar del fondo de ayuda a la promoción para mejorar las instalaciones.



Actualmente hay siete aeródromos: Sabadell, Igualada-Òdena, la Cerdanya, Empuriabrava, Calaf-Sallavinera, Sant Fruitós de Bages y Alfés. En estos aeródromos, teniendo cuenta los planes directores, se proponen diferentes actuaciones de mejora en las infraestructuras e instalaciones.

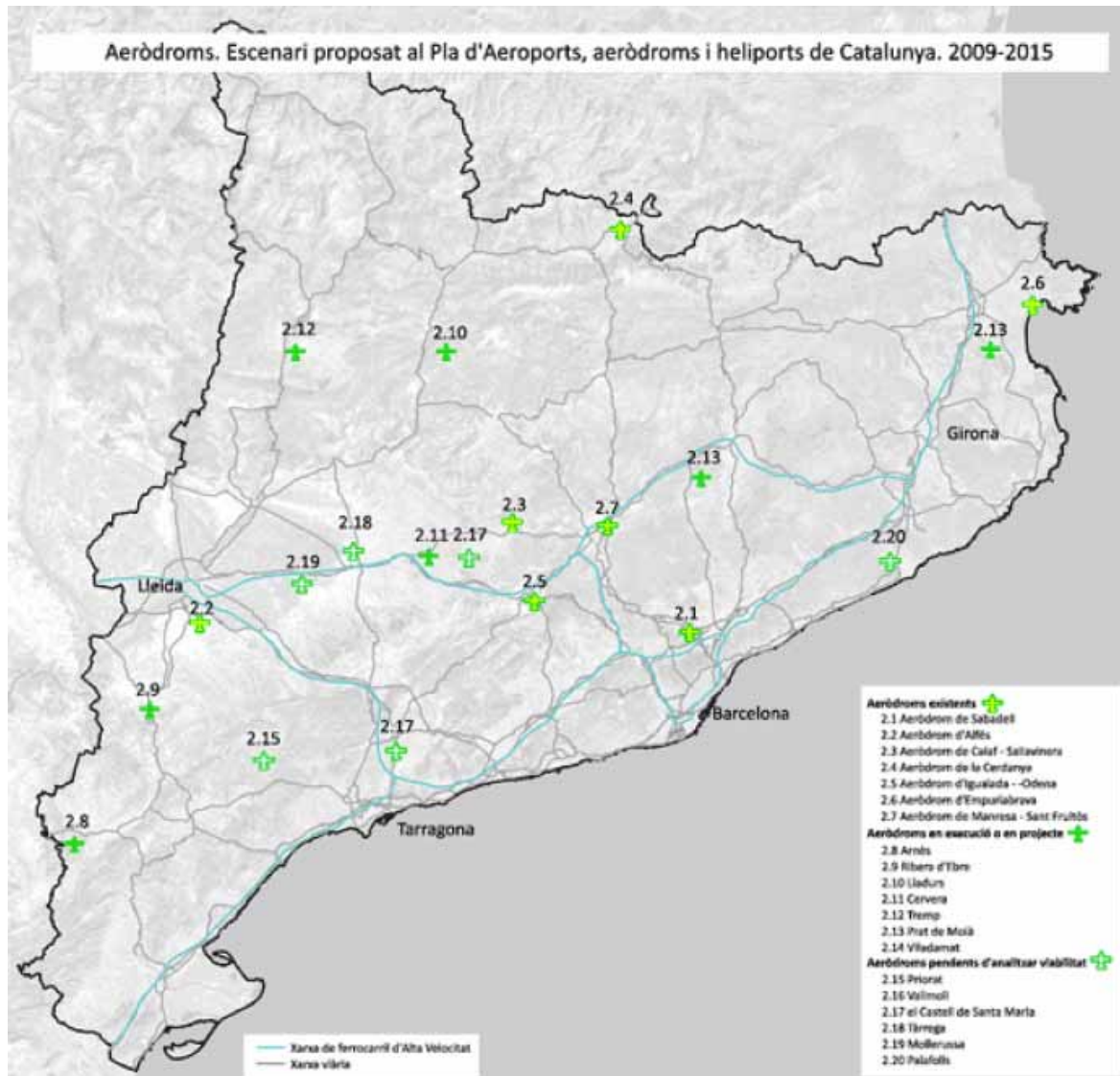
En el caso del aeródromo de Sabadell, entre sus funciones destacan la aviación general y la escuela de aviación deportiva. Se encuentra afectado por un Plan director con el horizonte temporal de 2015, en el marco del cual ya se han empezado a ejecutar obras de mejora. Actualmente, está clasificado como aeropuerto de interés general y, de acuerdo con el Estatuto, se tendría que desclasificar para ser transferido a la Generalitat. En ese momento, se integrará en la red aeroportuaria catalana en el ámbito de la aviación general.

### **Aeródromos nuevos de aviación general y deportiva, y auxiliares**

El Plan de aeropuertos prevé 7 aeródromos nuevos. En estos momentos, ya se están tramitando sus planes directores y tienen una ubicación definida en el territorio: Lladurs, Cervera, Tremp, Arnes, Ribera d'Ebre, Prat de Mojà, Viladamat. Los planes directores de estos nuevos aeródromos prevén una inversión conjunta superior a los 25,68 millones de euros.

El Plan prevé, además, el análisis de diversas ubicaciones en las cuales se estudiará la viabilidad para crear aeródromos. El análisis de viabilidad se llevará a cabo durante la vigencia del Plan. Las ubicaciones que se analizarán son en el Priorat, Vallmoll, el Castell de Santa Maria, Tàrrega, Mollerussa y Palafolls.

Adicionalmente, el Plan prevé el desarrollo de un altipuerto en las comarcas del Pirineo a título experimental. Se trata de una infraestructura de montaña, bastante extendida en europea y América, creada por la aviación general. Se caracteriza por la baja longitud de la pista y un fuerte pendiente.



## Una inversión de 1.586 millones de euros

El conjunto de las inversiones promovidas para aeropuertos y aeródromos por parte de la Generalitat de Catalunya y de AENA asciende a 1.586 millones de euros.

### Aeropuertos actualmente titularidad de la Generalitat

Las inversiones propuestas en los planes directores para los aeropuertos y aeródromos que son competencia de la Generalitat ascienden a 394,22 millones de euros. Del total de la inversión, 331,85 millones de euros (el 84%) corresponden a los aeropuertos comerciales; 23,12 millones de euros (6%) al despliegue de la red de aeródromos de aviación general y deportiva y auxiliares, y el resto (10%) en la mejora y ampliación de los aeródromos existentes.



TIPO DE AEROPUERTO	NOMBRE	PRESUPUESTO DE INVERSIÓN (millones de €)
<b>Aeropuertos comerciales</b>	Corporativo-empresarial	95,75
	Pirineus-Andorra	112,87
	Terres de l'Ebre	27,23
	Lleida-Alguaire	96,00
	<b>Total aeropuertos comerciales</b>	<b>331,85</b>
<b>Aeródromos de aviación general y deportiva existentes</b>	Igualada-Òdena	34,14
	Cerdanya	-
	Empuriabrava	-
	Calaf-Sallavinera	4,97
	Sant Fruitos del Bages	-
	Alfés	0,24
<b>Total aeródromos existentes</b>	<b>39,35</b>	
<b>Aeródromos nuevos de aviación general y deportiva y, auxiliares</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 nuevos aeródromos</b>	<b>23,12</b>	

## Aeropuertos actualmente titularidad de AENA

Según los planes directores, las inversiones previstas por AENA en los grandes aeropuertos comerciales y al aeródromo de Sabadell suman un total de 1.191,7 millones de euros.

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

### **Fondo de ayuda para la promoción y la explotación**

Visto el número de nuevas instalaciones previstas y las actuaciones de mejora que se desarrollarán en las existentes, la Generalitat estudiará la dotación de un fondo de ayuda a la promoción.

Este fondo permitirá financiar parcialmente las inversiones para construir o mejorar aeródromos y se podrán beneficiar los promotores públicos o privados. Con el fin de garantizar el despliegue completo de la red de aeródromos planificada, se calcula que el Gobierno tendría que dotar un fondo de 62,47 millones de euros.

Asimismo, se estudiará la conveniencia de dotar un fondo de ayuda a la explotación para contribuir a sostener los gastos ordinarios de funcionamiento, en caso de que el interés general de un aeropuerto así lo aconseje. Este fondo garantizará la viabilidad de la instalación y su correcto mantenimiento a cargo de un gestor vinculado al territorio.

Con el fin de garantizar el mantenimiento de las infraestructuras construidas, este fondo se tendría que dotar a partir de 2012, una vez la red de aeródromos esté completamente desplegada. El presupuesto anual oscilará entre los 160.000 y los 200.000 euros.

### **El Plan y los helipuertos 2009-2015**

Este Plan incluye también las líneas maestras con respecto a los helipuertos. Cataluña cuenta actualmente con una flota de unos 80 helicópteros distribuidos en 18 operadores, incluidos los institucionales, y 82 infraestructuras heliportuarias.

No obstante, se prevé que el año 2012 más de un centenar de helicópteros tendrán su base de operaciones en Cataluña. El 70% realizará actividades de interés social -incendios, traslados hospitalarios- y el 30% se dedicará al turismo y la industria.

Esta tendencia es consecuencia, en parte, de la mejora técnica de los helicópteros, que han ido incrementando sus posibles ámbitos de utilización. Así, las perspectivas de desarrollo futuro piden unas infraestructuras adecuadas.

En estos momentos, el área metropolitana de Barcelona concentra entre el 50 y el 60% de la actividad de los helicópteros, con el aeródromo de Sabadell como a base de referencia. A los Pirineos se concentran las 16 instalaciones promovidas por el Gobierno relacionadas con los rescates y las emergencias sanitarias. En el resto de Cataluña, las operaciones están ligadas a operaciones agrícolas en el Delta de l'Ebre, control de tráfico o la plataforma petrolera de Casablanca.

Con respecto a los helipuertos, el Plan tiene como objetivos:

- Definir un modelo de red.
- Promover nuevos helipuertos de acceso general, de servicios públicos y de emergencia.
- Incorporar el helicóptero como elemento del sistema de transporte.
- Potenciar la administración catalana como entidad dinamizadora y reguladora de los helipuertos.

## **Una propuesta de nueva ordenación de la red de helipuertos**

El Plan propone estructurar una red de helipuertos en cuatro niveles:

- **Red de acceso general:** infraestructuras públicas o privadas abiertas a todos los operadores en general abonando la correspondiente tasa de uso. Este nivel se estructura en dos tipos de instalación:
  - **Red básica:** integrada por helipuertos de uso público. Se promoverán nuevos helipuertos de esta categoría, si es necesario, para dar respuesta a los servicios públicos, de transporte de pasajeros, turismo o trabajos aéreos.
  - **Red complementaria:** se trata de pequeñas infraestructuras para garantizar el acceso de los operadores públicos y privados a algunos centros del turismo y los servicios, como polígonos industriales o puertos. Para desplegar esta red se reconvertirán algunas helisuperficies privadas y se promoverán otras nuevas, públicas o privadas.
- **Red de servicios públicos:** se completará la red de helipuertos hospitalarios, de Bomberos y de los Mossos d'Esquadra.
- **Red de emergencia y evacuación:** se desplegará de acuerdo con los organismos de Protección Civil que actúan en Cataluña.
- **Red de uso privado:** se podrán autorizar nuevas implantaciones.

