

# La Llei d'aeroports i heliports

## Joaquim Nadal i Farreras

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

Amb l'aprovació del Parlament de Catalunya el dia 15 de juliol de 2009 de la nova Llei d'aeroports i heliports de Catalunya el Govern de la Generalitat fa un pas més en la definició de l'armadura institucional i legislativa de les infraestructures del transport.

Així, aquesta Llei s'inscriu en una política més àmplia que aspira a cobrir per als diferents àmbits de les infraestructures un marc legislatiu adequat, actualitzat i vinculat al desenvolupament estatutari, un instrument de planificació corresponent a cada sector i una estructura empresarial per donar resposta als requeriments establerts en el marc legislatiu i de planificació. La seqüència llei, pla i empresa es repeteix en el cas del ferrocarrils, dels ports i dels aeroports. El desplegament legislatiu individualitzat té, en l'àmbit de la planificació, un paraigua general en el Pla d'infraestructures del transport, que és el text refós del Pla d'infraestructures del transport terrestre de Catalunya, del Pla de ports i del Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya, avui tots tres vigents.

És en aquest marc que hem de situar ara aquesta nova Llei, que deroga les dues lleis vigents anteriors d'aeroports i d'heliports respectivament, i incorpora els principis de l'Estatut d'autonomia de Catalunya de 2006 pel que fa les competències en matèria d'infraestructures aeroportuàries. És cert que, com en el cas dels ports, també amb els aeroports es manté el principi competencial que reserva a l'Estat les infraestructures d'interès general. Però de la mateixa manera, aquesta Llei estén les competències de la Generalitat a tots els aeroports de Catalunya, siguin d'interès general o no, en tot allò que ara o en el futur pugui pertocar.

De forma general podem afirmar que la Llei desplega les competències del Govern i les concreta, simplifica els mecanismes d'autorització de nous aeroports o heliports, crea l'instrument general per a la gestió de les competències atribuïdes, determina els mecanismes concrets per fixar la gestió de cada infraestructura, estableix l'existència d'un registre de les infraestructures i aborda els principis bàsics dels drets i dels deures dels usuaris i usuàries.

Pel que fa a les competències, la Llei determina que és propi del Govern de Catalunya abordar la planificació estratègica de les instal·lacions aeroportuàries. Per la seva banda, el Govern propicia el



La construcció del nou aeroport de Lleida-Alguaire s'emmarca dins el Pla que preveu incrementar el parc d'aeroports de Catalunya, juntament amb l'aeroport de la Seu d'Urgell, un a les Terres de l'Ebre i el futur aeroport corporatiu que el Govern ha decidit impulsar a l'aeròdrom d'Igualada-Òdena.

Foto: Adrià Goula



Aquesta nova Llei deroga les dues lleis vigents anteriors, d'aeroports i heliports respectivament.  
Foto: Gregory Goodwin

### **La llei determina que és propi del Govern de Catalunya abordar la planificació estratègica de les instal·lacions aeroportuàries**

de tenir Catalunya, sempre en termes comparatius a la demografia i característiques d'altres països i regions europees que, en aquest camp, ens orienten en relació amb la densitat i les característiques de les instal·lacions necessàries i també als mecanismes de gestió corresponents. Sense que es pugui establir una simetria absoluta, i menys ara en temps de crisi i de revisió d'algunes expectatives, és important recordar, com feia no fa gaire el senyor Fernando de Caralt, president de BAIE (Barcelona Aeronàutica i de l'Espai), que a Espanya hi ha 45 aeroports, mentre que a França n'hi ha 430 i a Alemanya, 580. O que per situar-nos en un context més comparable al context català, mentre que aquí hi ha només sis aeroports, a Suïssa, país més petit i menys poblat que Catalunya, n'hi ha 33. El Pla, doncs, planteja en termes realistes un horitzó raonable per al futur de la navegació aèria a Catalunya i preveu, com ja és conegut, incrementar el parc d'aeroports de Catalunya amb el nou de Lleida-Alguaire, el de la Seu d'Urgell, un a les Terres de l'Ebre i el futur aeroport corporatiu que el Govern ha decidit impulsar a l'aeròdrom d'Igualada-Òdena.

D'altra banda, la Llei simplifica els tràmits per a l'autorització administrativa de la construcció d'un nou aeroport i crea la figura del Pla director urbanístic aeroportuari com a síntesi i refosa de les dues figures vigents fins ara, el Pla especial i el Pla director.

En el terreny de la gestió es crea l'ens públic Aeroports de Catalunya, que substituirà l'empresa Aeroports Públics de Catalunya, que ha assumit unes responsabilitats de transició, justament a l'espera del Pla i de la Llei d'aeroports. Aquest nou ens tindrà com a funcions principals les de dirigir, gestionar i administrar els aeroports que se li encarreguin; contractar les obres de construcció i conservació, estudiar i avaluar les necessitats estratègiques de futur; coordinar tots els aeroports de la seva competència; fomentar el transport aeri, captar rutes i comercialitzar ofertes amb la finalitat de fer més competitiu el conjunt del sistema aeroportuari català; promoure les activitats formatives vinculades al sector, i definir i percebre taxes i cànon relacionats amb els actes i els serveis aeroportuaris.

desenvolupament i la construcció de les noves instal·lacions, regula el règim d'autoritzacions i certificats, desenvolupa el règim jurídic i la normativa reguladora, aprova la forma concreta de gestió de cada infraestructura, defineix i supervisa el règim tarifari i la seva aplicació, tramita i aprova els plans directors urbanístics aeroportuaris i ordena i garanteix la prestació dels serveis corresponents.

La Llei estableix també el marc en el qual es poden desenvolupar infraestructures originades directament en la iniciativa privada.

De forma concreta podem dir que les grans novetats de la Llei són, d'una banda, les eines de planificació i, de l'altra, les de gestió.

En el terreny de la planificació ja queda dit que el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya planifica, programa i jerarquitzava una xarxa que s'ha d'adequar a les necessitats bàsiques que en matèria de navegació aèria ha



Les noves tecnologies han permès facilitar l'ús del servei als usuaris i usuàries. La Llei en defineix els seus drets i deures, cosa que determina la voluntat d'assolir nivells d'excel·lència en la prestació del servei.  
Foto: Gregory Goodwin

És des d'Aeroports de Catalunya que es facilita la creació de societats gestores de cada aeroport amb participació del món local i empresarial, amb el manteniment de la majoria per part d'Aeroports de Catalunya. Però la societat gestora de cada aeroport pot optar per un model de gestió directa de la mateixa societat o pot triar el camí de la concessió d'aquesta gestió a una empresa especialitzada i del sector institucional o privat.

Finalment, la definició dels drets i dels deures dels usuaris i usuàries determina la clara voluntat del Govern d'assolir uns nivells d'excel·lència en la prestació del servei, en el seu control i en la preservació dels drets individuals dels usuaris i usuàries fins a assolir un principi de proximitat en l'atenció que respongui als paràmetres que el Govern de la Generalitat es proposa d'aplicar a tots els serveis públics.

En conclusió, doncs, podem afirmar que el pas que es dona amb aquesta nova Llei és molt determinant i aspira a desplegar totes les potencialitats d'un sector que a Catalunya ha viscut molts anys comprimit i encotillat per les dificultats competencials, per la feblesa del sector empresarial i per la manca de lideratge en la voluntat de concretar una xarxa moderna i eficient d'infraestructures que ens situï al primer nivell de la navegació aèria.

L'atenció que la ciutadania atorga d'una manera directa a aquesta mena d'iniciatives legislatives, com és sabut i així es desprèn de totes les enquestes, és menor que la d'altres iniciatives legislatives més directament relacionades amb l'atenció a les persones. Però convé recordar que el caràcter minoritari dels vols fins fa unes dècades ha deixat pas a uns fenòmens de difusió i popularització dels viatges en avió que, conjuntament amb les evidents possibilitats del transport de mercaderies, obren en aquest sector unes perspectives de futur més que evidents.

I, en darrer terme i per reforçar el teixit industrial i empresarial del país, és indiscutible que la potenciació de l'aeronàutica pot tenir una relació directa en el creixement del pes específic de la indústria i dels serveis de manteniment en aquest sector com un camí més en la voluntat inequívoca de donar pes i força a les activitats productives generadores sempre de riquesa i ocupació de qualitat.

Tampoc no s'escapa a ningú la relació estreta que pot establir-se entre l'esforç en matèria de navegació aèria i l'evolució del turisme com un sector econòmic capdavanter a Catalunya. El millor coneixement i la difusió de la nostra oferta turística també ha de tenir un efecte clarament beneficiós d'una nova regulació del sector aeronàutic que vol potenciar les capacitats de Catalunya en aquesta matèria.

**Aquesta Llei aspira a desplegar totes les potencialitats d'un sector que a Catalunya ha viscut molts anys comprimit i encotillat**