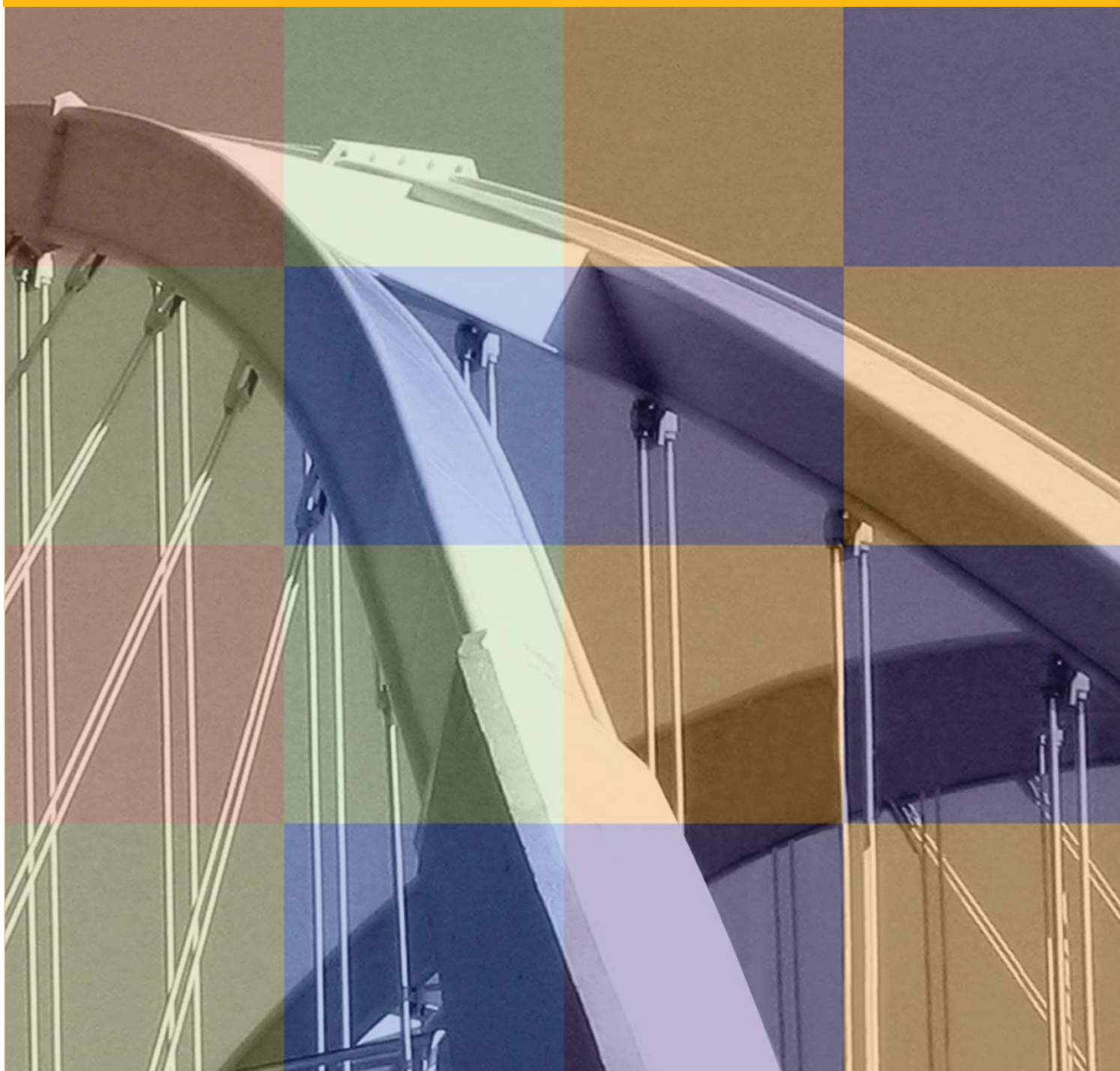


Dictamen 29.2008

sobre el Projecte de pla d'aeroports,
aeròdroms i heliports de Catalunya
2009-2015.



Dictamen 29.2008

sobre el Projecte de pla d'aeroports, aeròdroms i
heliports de Catalunya 2009-2015.

Índex

DICTAMEN 29/2008 sobre el Projecte de pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2009-2015.....	2
---	---

DICTAMEN 29/2008 sobre el Projecte de pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2009-2015.

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la Llei 7/2005, de 8 de juny, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió extraordinària del dia 24 de novembre de 2008, aprova el següent

DICTAMEN

I. ANTECEDENTS

En data 5 de novembre de 2008 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en el qual sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Projecte de pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2009-2015.

El Projecte de pla es va acompanyar del Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla i de dos annexos.

La Comissió de Treball de Desenvolupament Territorial i Medi Ambient es va reunir el dia 18 de novembre i va elaborar la Proposta de dictamen.

II. CONTINGUT

En conjunt el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya pel període 2009-2015 es presenta com un instrument d'ordenació del sector aeroportuari català dins el marc de les directrius de l'ordenació territorial. Aquest Pla s'integrarà i formarà part del Pla d'infraestructures de Catalunya. L'objectiu principal del Pla és actualitzar el Pla vigent i donar impuls a la xarxa d'aeroports comercials, aeròdroms i heliports de Catalunya mitjançant un sol document que incorpora la planificació de totes les actuacions a desenvolupar per la Generalitat sobre les infraestructures de la seva competència.

El Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya s'estructura en tres capítols. El primer fa referència a la planificació de la xarxa d'aeroports i aeròdroms de Catalunya, el segon a la xarxa d'heliports i finalment el tercer inclou la memòria ambiental.

En el primer capítol, que fa referència a la xarxa d'aeroports i aeròdroms, el Pla comença amb una exposició de les motivacions, objectius i prioritats, i continua amb una exposició del marc regulador actual i de les característiques del sector. En una segona part, el Pla aborda les propostes d'actuació que s'acompanyen del marc econòmic i la corresponent projecció temporal. Finalment determina com s'articularà tant la titularitat de les infraestructures com la gestió de les mateixes.

El segon capítol, que fa referència a la xarxa d'heliports, també estableix inicialment les motivacions i directrius del Pla en aquest àmbit. Aquest capítol analitza també les característiques del sector, tant pel que fa a l'oferta com a la demanda, i n'estima les necessitats fins a l'any 2015. Seguidament, el Pla estableix els principals objectius en matèria heliportuària i projecta el desplegament de la nova xarxa, estipula els criteris de localització i també determina la manera com s'articularan les

responsabilitats tant en la promoció com en la gestió o l'ús de les infraestructures. Finalment també estableix les línies d'intervenció de l'Administració catalana, la coordinació entre administracions, la regulació, verificació, inspecció i sanció en l'àmbit d'aquesta matèria i també el programa d'actuacions.

Finalment, al darrer capítol, s'hi analitza l'impacte que té l'activitat i també els criteris i objectius ambientals que regeixen el Pla. També s'hi estimen els efectes del Pla sobre el medi ambient i s'hi articulen les mesures de correcció. Finalment el capítol descriu el procés d'avaluació ambiental estratègica al qual s'haurà de sotmetre el Pla, així com l'abast de l'avaluació del mateix que ve determinat pel Document de referència que va emetre el Departament de Medi Ambient i Habitatge l'octubre de 2007.

El Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya s'ha acompanyat també de dos annexos. En el primer annex s'hi incorpora tota aquella informació necessària en observança a la Llei 9/2006 de 28 d'abril sobre l'avaluació dels efectes mediambientals de determinats plans i programes. A l'annex 2 hi trobem la reproducció ampliada dels plànols d'ubicació dels aeroports comercials, els aeròdroms i els heliports, tant existents com projectats.

Finalment, a la tramesa el Pla també s'acompanyava del Projecte de decret pel qual s'aprova el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya. Aquest Projecte de decret consta d'un preàmbul, set articles, una disposició derogatòria, i una disposició final. En el preàmbul s'hi exposen les principals motivacions i objectius que han portat a la seva redacció. Els set articles estipulen l'aprovació del Pla, la seva naturalesa, els objectius, l'àmbit temporal, les característiques, l'avaluació del desplegament del Pla i la seva consulta respectivament. Finalment la disposició derogatòria deixa sense efecte el Pla d'aeroports de Catalunya, aprovat pel Govern el 26 d'agost de 2003 i la disposició final estipula l'entrada en vigor de la norma.

OBSERVACIONS GENERALS

Primera. El CTESC coincideix amb la necessitat d'elaborar un nou Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports, per tal d'actualitzar i millorar el Pla aprovat l'any 2003 incloent les previsions de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, les noves necessitats sorgides pel desenvolupament socioeconòmic de Catalunya en els darrers anys, així com per garantir un millor equilibri territorial pel que fa a la dotació d'infraestructures del país.

Segona. Malgrat que el propi Pla es defineix com un document "sense caràcter exhaustiu", el CTESC considera que la vocació del document hauria de ser la de definir les properes actuacions a realitzar a Catalunya, pel que fa a aeroports, aeròdroms i heliports. En aquest sentit, si bé es defineixen objectius i algunes estratègies, i tot i tenir en compte que cada instal·lació requereix el seu pla director, el CTESC troba a faltar les actuacions específiques i les mesures concretes a realitzar, per tal de poder considerar l'abast del Pla. En comparació amb altres plans aprovats pel Govern en matèria d'infraestructures, com ara el Pla d'Infraestructures del Transport, el nivell de concreció del Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports no és del tot suficient.

Tercera. El Pla estableix en diferents punts la voluntat del Govern de la Generalitat de crear un fons d'ajut a la inversió i un fons d'ajut a l'explotació (subvencions i crèdits tous) per alguns aeroports o aeròdroms. D'aquesta forma es preveu incentivar la iniciativa pública o privada per tal de donar

compliment al Pla i millorar-lo, si s'escau, amb la construcció de noves infraestructures.

El CTESC considera positiva aquesta iniciativa pel que pot significar com element impulsor d'infraestructures i de promoció econòmica territorial, així com per implicar la iniciativa privada en la construcció i explotació d'infraestructures aeroportuàries.

Quarta. El CTESC considera que, en relació amb el punt 1.8.2 del Pla, les aportacions públiques de capital en infraestructures aeroportuàries s'han de reflectir equivalentment en la seva titularitat.

Cinquena. Tot i el control tècnic i econòmic que es preveu al punt 1.8.2 pel que fa a la dotació d'ajuts a la inversió i l'explotació, i deixant de banda aquelles instal·lacions en les que pel seu interès general la Generalitat pugui assumir el dèficit d'explotació, el CTESC vol posar l'accent en la necessitat que el Govern de la Generalitat asseguri, en els casos d'atorgar ajuts a la construcció o explotació, les contraprestacions que s'escaiguin en el cas que el titular de l'explotació no respecti els compromisos econòmics, socials o laborals que s'hagin acordat.

Sisena. El CTESC coincideix amb la voluntat del Govern per desenvolupar i ampliar el sector econòmic de l'aeronàutica i de l'espai a Catalunya. En aquest sentit però, aquest Consell troba a faltar una major concreció del Pla en la seva definició, intensitat i desenvolupament.

Setena. El CTESC considera necessari aclarir quina és la voluntat del Pla pel que fa a l'aeroport de Sabadell. El Pla hauria de potenciar en major grau les possibilitats de l'aeroport de Sabadell per la seva capacitat actual, i per la seva proximitat a Barcelona.

Vuitena. El CTESC considera convenient aprofundir en la possibilitat de desenvolupar la proposta de fer un aeroport corporatiu/empresarial, mitjançant la reestructuració de l'actual aeròdrom d'Igualada-Òdena.

Novena. El CTESC considera que el finançament per a la construcció o adequació d'un aeroport corporatiu-empresarial dins de la Regió Metropolitana de Barcelona ha de provenir majoritàriament de la iniciativa privada.

Desena. El CTESC considera molt convenient aprofundir en la voluntat de promoure un "Training Airport" a Catalunya, tal i com considera el Pla.

Onzena. Pel que fa al model de gestió dels aeroports a Catalunya, el CTESC considera que en aquells on la titularitat i la gestió de les infraestructures sigui pública, cal que es contempli la participació de les administracions locals i dels agents econòmics i socials més representatius en els consells d'administració de les empreses o òrgans de gestió de les mateixes, atès que són elements necessaris per garantir un model de gestió que aconsegueixi els objectius definits en el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports.

V. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat el Projecte de pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2009-2015 i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

Barcelona, 24 de novembre de 2008



El president
Josep Maria Rañé i Blasco



La secretària executiva
Teresita Itoiz i Cruells