



La Generalitat obre el concurs per a l'emplaçament de l'aeroport corporatiu

Avui el DOGC publica l'anunci d'obertura del termini de presentació de propostes per a l'emplaçament del futur aeroport corporatiu de Catalunya. Tal i com preveia el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports aprovat el passat mes de gener es dona així el primer pas per al desenvolupament del futur aeroport corporatiu, el segon que promourà la Generalitat després del de Lleida-Alguaire. Avui s'han donat a conèixer els principals requisits que haurà de tenir aquesta nova infraestructura, entre ells destaquen: una bona i ràpida comunicació amb Barcelona, possibilitat de creixement i un mínim impacte territorial.

El Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya preveu l'establiment d'un aeroport corporatiu per tal de cobrir la forta demanda d'aquest vols que ha experimentat Barcelona en els darrers anys. D'aquesta manera es descarregarà l'aeroport de Barcelona d'aquests vols i es descentralitzarà aquesta infraestructura. A més a més, obrint aquest concurs el Govern té com a objectiu que siguin les mateixes administracions locals les que de forma voluntària i aplegant el màxim consens territorial ofereixin una àrea adient per a desenvolupar aquest aeroport que generarà un important dinamisme econòmic a l'entorn de la seva ubicació final.

Aquest procediment servirà per decidir la localització física d'aquest aeroport, de forma que es pugui garantir que gaudirà d'una ubicació amb un clar avantatge competitiu per a l'accés a la Regió Metropolitana de Barcelona, on es concentra un índex més alt d'activitat econòmica i empresarial de Catalunya. Un cop presa la decisió, s'hauran de dur a terme els tràmits urbanístics i aeroportuaris per al seu establiment; la redacció del projecte i l'execució de les obres de l'aeroport correspondrà al promotor, que podrà ser públic o, en virtut de la concessió corresponent, privat.

Així, a partir de la publicació avui al DOGC i fins el dia 21 d'abril tots els ens locals que vulguin acollir el futur aeroport corporatiu al seu municipi podran presentar la seva proposta a la seu del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. La proposta podrà ser formulada de forma individual o conjunta per dos o més ajuntaments en el cas que els terrenys ocupin més d'un terme municipal.

Amb l'inici d'aquest procés, el Govern dona un pas més en el desenvolupament de la xarxa d'aeroports comercials i aeròdroms de Catalunya que està impulsant i que millorarà la capacitat de l'economia catalana i la dinamització de la indústria aeronàutica. En aquest sentit, el nou aeroport corporatiu que avui s'impulsa es convertirà en el segon aeroport promogut directament per la Generalitat, després de l'aeroport de Lleida-Alguaire que ja està en el procés final de construcció i té prevista la seva posada en servei a finals d'aquest any.



Nou aeroport corporatiu

El nou aeroport corporatiu que promou el Govern es projecta com una infraestructura que aculli vols d'aviació privada, de negocis i empresarial, així com esportiva, de paqueteria o d'emergències. Així, es tractarà d'un aeroport que acollirà aeronaus àgils i de petites dimensions capacitades per a fer vols de curta o mitja distància, majoritàriament a Europa i Espanya.

És per això que les propostes que es presentin hauran de contemplar una bona connectivitat, proximitat amb l'àrea metropolitana de Barcelona i un mínim impacte territorial. Els requisits que es demanen són els següents:

- **Àmbit territorial:** Els terrenys s'hauran de situar a una distància indicativa de fins a 65 quilòmetres de Barcelona, mesurada per les vies de connexió corresponents. Així mateix, hauran de disposar d'una connexió viària situada a menys de 10 quilòmetres d'una carretera de la xarxa bàsica de Catalunya.
- **Longitud de la pista:** la pista ha de ser equivalent a 1.800 metres a nivell del mar i sense pendent. Aquesta longitud equivaldria, en el cas d'una alçada de 200 metres sobre el nivell del mar, a una pista de 1.885 i a una alçada de 400 metres sobre el nivell del mar, a una pista de 1.970. A aquesta longitud cal afegir-hi 240 metres addicionals en cada extrem per a la ubicació de les àrees de seguretat (RESA). Es valorarà positivament la possibilitat d'efectuar-hi futures ampliacions que permetin una extensió de la pista fins a 2.200 metres per assegurar les operacions sense limitacions dels jets pesants i molt pesants que facin possible connexions de llarg recorregut des de l'aeroport d'empresa.
- **Condicions meteorològiques:** la ubicació proposada ha de comptar, amb unes condicions meteorològiques òptimes. En aquest sentit, l'orientació de les pistes ha de garantir un coeficient d'utilització de l'aeroport superior a un 95% per a les aeronaus que hi operin. A banda, s'estudiaran les condicions de baixa visibilitat que poden impedir les operacions visuals i poden canviar les característiques dels vents. Així mateix, s'estudiarà la temperatura, ja que pot influir en el rendiment dels motors de les aeronaus i en la seva capacitat operativa.
- **Superfície total:** l'emplaçament proposat ha de disposar d'una superfície mínima de 150 hectàrees per al desenvolupament aeroportuari. Així, per tal d'encabir-hi la pista amb les àrees de seguretat, la parcel·la haurà de tenir una longitud al voltant dels 3.000 metres. A banda d'això, l'emplaçament haurà de comptar amb unes 50 hectàrees de terrenys addicionals adjacents a l'aeroport per a la fixació d'activitats econòmiques i de serveis lligades a l'activitat aeroportuària i d'alt valor afegit pel territori.



- **Orografia:** s'han d'evitar les valls rodejades de muntanyes o la disposició de la pista orientada cap a turons o defenses que puguin dificultar les maniobres d'aproximació i enlairament.
- **Afectacions ambientals:** l'emplaçament proposat no podrà afectar espais naturals protegits com són els Espais Naturals de Protecció Especial (ENPE), la Xarxa Natura 2000 (ZEPAs i LICs), el Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN) i altres sòls de protecció especial determinats pel planejament territorial i pel planejament urbanístic.
- **Aspectes urbanístics:** els habitatges i les zones residencials hauran d'estar a més de 1.250 metres de distància de les capçaleres de la pista per tal de garantir la seguretat de les operacions i un baix impacte acústic. Així mateix, el terreny no podrà allotjar habitatges ni locals públics o dipòsits d'aigua o combustible. Tampoc podrà haver hospitals o col·legis a menys de 2.500 metres del final de les capçaleres de la pista.
- **Compatibilitat aèria:** el nou equipament haurà d'assegurar la compatibilitat de l'espai aeri dels terrenys proposats amb l'espai aeri dels aeroports preexistents, de manera que no es produeixin interferències en les trajectòries de vol.
- **Horari de l'aeroport:** l'aeroport haurà de garantir l'operativitat en la franja horària compresa entre les 7:00 i les a 23:00 hores, de forma ininterrompuda durant tot l'any. Es valorarà la possibilitat d'extensió de l'horari de l'aeroport que haurà de cobrir les demandes del sector empresarial amb horaris variables.

Un cop rebudes totes les propostes el DPTOP analitzarà i valorarà les diferents opcions presentades a fi de seleccionar la que compleixi els requeriments establerts i que resulti més adient. La decisió optarà per un sol emplaçament o bé un ordre de prelación de forma que en el cas que la primera ubicació seleccionada no en resultés finalment viable, s'habiliti la segona opció i així successivament.

25 de febrer de 2009