

## Les propostes de la Generalitat per a la gestió aeroportuària

El model de gestió que la Generalitat proposa per als aeroports es basa en la descentralització de la gestió, actualment realitzada directament per l'ens públic AENA. La Generalitat proposa transformar aquest model creant autoritats aeroportuàries territorials que agruparien les societats encarregades de la gestió dels aeroports i coordinarien l'actuació dels gestors per tal d'assolir objectius comuns.

En el cas de Catalunya, l'objectiu comú més important és transformar l'aeroport de Barcelona en un *hub* aeroportuari, condició necessària per a incrementar l'activitat als aeroports de Girona i Reus de manera significativa.

El model de gestió que la Generalitat proposa per als aeroports es basa en la descentralització de la gestió, actualment realitzada directament per l'ens públic AENA. La Generalitat proposa transformar aquest model creant autoritats aeroportuàries territorials que agruparien les societats encarregades de la gestió dels aeroports i coordinarien l'actuació dels gestors per tal d'assolir objectius comuns.

Les societats gestores de cada un dels aeroports de Catalunya haurien de tenir autonomia respecte de l'Autoritat pel que fa als seus comptes de pèrdues i guanys i a les seves polítiques comercials. És a dir, l'Autoritat hauria de realitzar una coordinació "moderada". Aquest és el model del sistema multiaeroportuari de Londres, que s'ha manifestat molt efectiu i en el qual tots els aeroports que hi participen han tingut forts increments d'activitat.

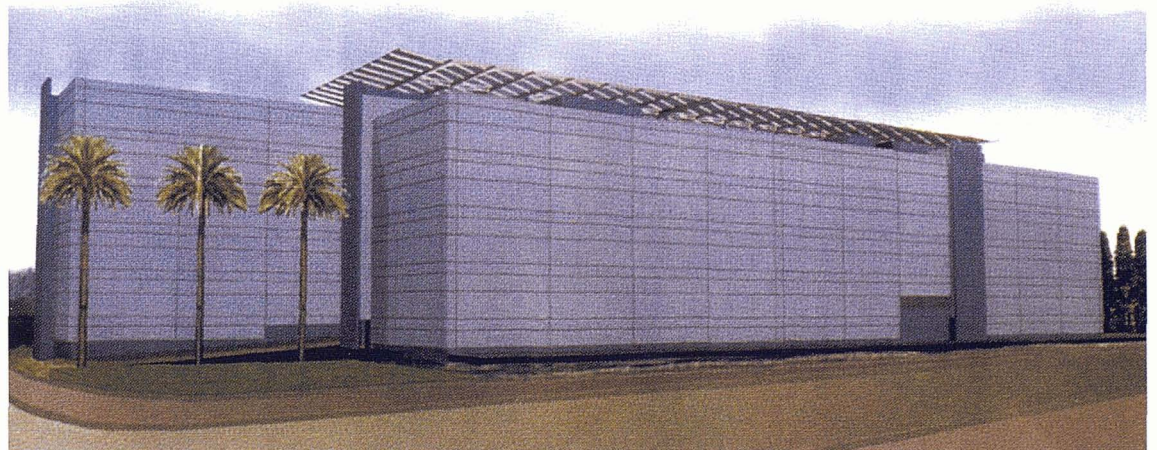
El model és aplicable al conjunt de l'Estat, tot i que les propostes es concreten per als aeroports de Catalunya, i és semblant al dels països del nostre entorn. França, Itàlia, el Regne Unit, Alemanya, els Estats Units o Canadà disposen de sistemes de gestió aeroportuària descentralitzats, amb participació de les administracions territorials i de la societat civil als òrgans de govern, i amb participació d'iniciativa privada a les empreses gestores. Com és lògic, en cap cas la Generalitat no pretén incidir en el control de la navegació aèria, activitat que tendeix a la centralització a escala europea.

### LA GESTIÓ DE L'ÚS DE LES INFRAESTRUCTURES

Hi ha tres tipus d'aeroports: els no coordinats, en els quals l'oferta d'infraestructures és superior a la demanda; els coordinats, en els quals l'oferta és del mateix ordre que la demanda; i els plenament coordinats, en els quals la demanda supera de molt l'oferta.

L'aeroport de Barcelona és un aeroport totalment coordinat. La capacitat actual és de 50 moviments a l'hora mentre que la demanda es pot estimar entre 65 i 70 operacions a l'hora punta. La construcció de la tercera pista i els edificis terminals annexos permetrà arribar a una capacitat de més de 90 moviments a l'hora (aquesta és una de les condicions necessàries per a transformar Barcelona en *hub* aeroportuari).

Mentre no es disposi de les noves infraestructures, Barcelona necessita el procés de coordinació. Actualment, aquest procés es gestiona des d'AENA amb un únic comitè de coordinació per a tots els aeroports espanyols coordinats. La proposta de la Generalitat és crear un comitè de coordinació específic per a l'aeroport de Barcelona, en el qual tinguin participació les administracions territorials.



■ Projecte d'edifici del Centre de Càrrega Aèria de l'Aeroport de Barcelona



El hub de Barcelona ■

Actualment es troba en fase d'informació institucional el projecte de llei d'aeroports de Catalunya, redactat per la Direcció General de Ports i Transports. L'avantprojecte de llei assenyalava la conveniència de comptar amb un sistema aeroportuari que respongui adequadament a les necessitats de transport aeri en les seves vessants comercial i turística i dona resposta al desplegament normatiu d'una competència assumida estatutàriament.

### ELS AEROPORTS DE CATALUNYA

En el cas de Catalunya, l'objectiu comú més important és transformar l'aeroport de Barcelona en un *hub* aeroportuari, condició necessària per a incrementar l'activitat als aeroports de Girona i Reus de manera significativa.

Un *hub* aeroportuari és un centre de connexions que rep vols regionals (*feeders*) que serveixen per a alimentar vols intercontinentals. Aquests aeroports tenen un alt percentatge de passatgers en trànsit, tenen una activitat de transport de mercaderies rellevant (moltes vegades les mercaderies viatgen a les bodegues dels avions de línia regular), i s'hi realitzen operacions de manteniment d'aeronaus. És a dir, l'aeroport esdevé un centre d'activitat econòmica d'alt valor afegit i serveix per a crear molts llocs de treball.

Alguns aeroports *hub* europeus són els sistemes aeroportuaris de Londres (Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton i City), de París (Orly i Charles de Gaulle), Frankfurt i Amsterdam (Schiphol). Al sud d'Europa no hi ha cap aeroport *hub* de dimensions comparables, tot i que alguns sistemes aeroportuaris cerquen esdevenir *hubs* (Milà, Roma, Madrid).

### IMPULS DEL PROJECTE DE LLEI D'AEROPORTS DE CATALUNYA

Actualment es troba en fase d'informació institucional el Projecte de llei d'aeroports de Catalunya, redactat per la Direcció General de Ports i Transports. L'avantprojecte de llei assenyalava la conveniència de comptar amb un sistema aeroportuari que respongui adequadament a les necessitats de transport aeri en les seves vessants comercial i turística i dona resposta al desplegament normatiu d'una competència assumida estatutàriament.

L'avantprojecte preveu la tramitació d'un Pla director dels aeroports de Catalunya que assignarà el paper que ha de tenir cada una de les instal·lacions i que definirà les grans directrius d'ordenació i desenvolupament de cada aeroport. Aquest Pla director es troba en fase de redacció dels treballs tècnics inicials.

Una de les activitats que haurà de preveure el Pla director és la formació tècnica i professional en el sector de transport aeri. En aquest sentit, convé ressenyar dues iniciatives: la Universitat de l'Aire a l'aeroport de Reus, amb especial èmfasi en la

formació de pilots i de controladors aeris (les mancances de controladors originen problemes en la gestió de l'espai aeri), i la formació de tècnics superiors de manteniment d'aeronaus i aviónica a l'aeroport de Sabadell. Aquest és un curs de 2.000 hores lectives que es farà en col·laboració amb el Parc Aeronàutic de Catalunya.

### CREACIÓ DE LA MESA DEL TRANSPORT AERI A CATALUNYA

Es crearà també una mesa formada per les administracions, la comunitat aeroportuària i els usuaris de serveis de transport aeri. Aquesta mesa tindria un caràcter deliberatiu sobre els assumptes relacionats amb el transport aeri en general.

