



**Subsector societats mercantils**  
**Departament de Política Territorial i Obres Públiques**  
**Servei/Entitat: Aeroports públics de Catalunya, SLU (7930)**  
**Programa: Aeroports i transport aeri (525)**

**Unitat responsable**

Aeroports Públics de Catalunya, SLU

**Diagnòstic de la situació**

Malgrat l'existència d'un cert nombre d'instal·lacions aeroportuàries, no es pot parlar de l'existència d'una xarxa aeroportuària a Catalunya, i aquest és per sí sol el principal déficit detectat. A més cal tenir present que l'Estat és qui acapara la gestió dels grans aeroports comercials (El Prat, Girona i Reus).

Aquesta gestió única i centralitzada ha comportat tant una manca d'autonomia dels aeroports a l'hora de competir, com que el conjunt d'aeroports catalans no s'hagin planificat en tant que sistema amb les seves pròpies característiques. Això ha il·lustrat el potencial desenvolupament del conjunt, el que ha repercutit negativament sobretot en els aeroports més petits i els seus territoris. D'alta banda, l'aeroport del Prat, tot i les inversions realitzades, no ha assumit el rol d'aeroport europeu de primer nivell a què pot aspirar. Per avançar en la diagnosi, cal partir de la base que cal treballar en dos plànols diferenciats, el de la gran aviació comercial i el de l'aviació general, ja que els problemes i les possibles solucions es mouen també en plànols molt diferents. En el plànol de la gran aviació comercial i pel que fa al trànsit de passatgers, Catalunya ha enregistrat un creixement de l'activitat per damunt de la mitjana: ha passat d'11.392.000 passatgers l'any 1994 a més de 30.000.000 l'any 2006. Aquest creixement es deu, en bona part, a l'aeroport de Barcelona, que té un important pes específic en el conjunt pel seu volum de trànsit, tot i que les taxes de creixement han estat iguals o superiors en els aeroports de Reus i Girona. En aquest aspecte, el sistema aeroportuari català es caracteritza per la manca d'una oferta de serveis de gran radi, amb un nombre de destinacions i freqüències baix per a un país amb les característiques del nostre. Una de les explicacions d'aquest déficit és l'estratègia hub de les principals companyies aèries europees que han situat els seus nodes principals a aeroports pròxims a Barcelona -Iberia a Madrid, Air France a París C. D. G., ...- i el fet que cap gran operador hi estructurari la seva xarxa. Pel que fa a la càrrega aèria, la situació a nivell mundial és força interessant: s'han enregistrat uns creixements al ritme del 7% anual durant els darrers deu anys, i s'ha experimentat durant els darrers trenta un creixement sis vegades superior al creixement del comerç internacional global. Es tracta doncs, d'un sector en alça. A nivell català, en canvi, el creixement dels darrers deu anys ha tingut una taxa mitjana del 2'7% anual i amb força irregularitat. Tot i que Barcelona ocupa una posició de referència a l'arc mediterrani, la quota d'activitat de càrrega està molt per sota dels aeroports del nostre entorn europeu. A més, hi ha un clar desequilibri entre la posició de Barcelona pel que fa al trànsit de passatgers (15è europeu i 49è del món) respecte a la càrrega (21è europeu i 120è del món). Cal assenyalar que, en el cas de la càrrega, la clau de l'èxit està en la generació de volum a través de la concentració de trànsits, per tant, i a diferència del que s'apunta en el cas dels passatgers, aquí caldrà evitar la dispersió d'esforços i de trànsit a Girona i Reus, que aniria en detriment del conjunt, i aconseguir que a Barcelona es consolidi un volum crític i estable de càrrega. En el plànol de l'aviació general aquest sector es caracteritza per una insuficiència d'infraestructures per al seu desenvolupament, per tant cal desenvolupar una àmplia infraestructura d'aeròdroms així com també dels heliports, i d'altres instal·lacions aeroportuàries, i promoure mecanismes de gestió àgils.

**Missió**

Desenvolupar el sistema aeroportuari català mitjançant la planificació, la construcció, la gestió i el règim de policia dels aeroports i els aeròdroms catalans, així com, el suport de noves rutes aèries, per tal de contribuir al desenvolupament econòmic i a la millora de la competitivitat de l'economia catalana.

**Objectius estratègics i operatius**

1. Impulsar la xarxa d'aeroports i aeròdroms de Catalunya.
  - 1.1 Garantir que les grans capitals catalanes disposin d'una infraestructura aeroportuària adequada a les seves necessitats.
  - 1.2 Incrementar el nombre d'aeròdroms.
2. Assolir la plena gestió des de Catalunya de tots els aeroports per a la configuració d'un sistema aeroportuari català integrat per les diferents instal·lacions existents i per aquelles que es pretenen desenvolupar.
  - 2.1 Impulsar l'aprovació de la norma singular de l'Estat que encomani la gestió de l'aeroport del Prat a un consorci format per la Generalitat, l'Administració de l'Estat, i l'Administració local i amb la participació de la iniciativa privada.
  - 2.2 Assolir la transferència i la gestió exclusiva dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell.
3. Desenvolupar noves rutes aèries de vols intercontinentals i internacionals.
  - 3.1 Incrementar el nombre de rutes aèries intercontinentals.
4. Desenvolupar la càrrega aèria en els aeroports catalans.
  - 4.1 Incrementar el nombre de mercaderies transportades
5. Desenvolupar l'aviació general i corporativa.
  - 5.1 Incrementar el nombre d'operacions d'aviació general i corporativa



**Subsector societats mercantils**  
**Departament de Política Territorial i Obres Públiques**  
**Servei/Entitat: Aeroports públics de Catalunya, SLU (7930)**  
**Programa: Aeroports i transport aeri (525)**

**Serveis / productes / activitats**

1. Aprovar el Pla Territorial i Sectorial d'aeroports i heliports de Catalunya
2. Continuar el treball del Comitè per al Desenvolupament de Rutes Aèries de l'aeroport de Barcelona, amb la finalitat d'incrementar els vols intercontinentals.
3. Continuar el treball d'impuls de noves rutes aèries als aeroports de Girona i Reus.
4. Impulsar la construcció de nous aeroports: Pirineus-Andorra, Lleida-Alguaire, Terres de l'Ebre
5. Impulsar la construcció de nous aeròdroms i la millora dels existents: Igualada-Òdena, Calaf-Sallavinera, Alfés, nous aeròdroms (Tremp, Arnes, Cervera, Ribera d'Ebre, Lladurs, Ordis, Roquetes, Prat de Mojà)
6. Elaborar el projecte de la llei d'aeroports i heliports
7. Portar a terme les actuacions necessàries per aconseguir la participació activa en la gestió dels aeroports catalans

Indicadors Nom	Tipus	Unitat	2007	2008	Objectiu	
			Previst	Previst	Previst	Any
1. Noves rutes aèries	Output	Nombre		5		
2. Noves rutes aèries transcontinentals	Output	Nombre		2		
3. Increment anual de mercaderies transportades	Output	%		3,00		
4. Increment anual de passatgers transportats	Output	%		3,00		
5. Nous països connectats directament	Eficiència	Nombre		2		
<b>Impacte sobre polítiques transversals</b>						
Medi ambient, Competitivitat						

<b>Resum de despeses del programa (EUR)</b>	
Capítol	2008
1 Remuneracions del personal	1.697.500,00
2 Despeses corrents de béns i serveis	3.513.600,00
3 Despeses financeres	0,00
4 Transferències corrents	0,00
5 Fons de Contingència	0,00
6 Inversions reals	2.000.000,00
7 Transferències de capital	0,00
8 Variació d'actius financers	0,00
9 Variació de passius financers	0,00
<b>Total despeses</b>	<b>7.211.100,00</b>
<b>Nombre de llocs de treball pressupostats</b>	<b>26</b>