

Expedient: 2014 / 053100 / C

Assumpte: Pla director urbanístic aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya

## **ACORD**

La Comissió de Territori de Catalunya, en la sessió virtual de 24 de juliol de 2020, l'acta de la qual resta pendent d'aprovació en la propera sessió, adoptà, entre altres, l'acord següent:

### **ANTECEDENTS**

La Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya, en la sessió de 25 de febrer de 2020, adoptà, entre altres, l'acord següent:

*“L'expedient del Pla director urbanístic aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya afecta als municipis d'Alp, Bolvir, Das, Fontanals de Cerdanya, Ger, Isòvol, Prats i Sansor.*

#### **1. Objecte**

*L'aprovació definitiva del Pla director urbanístic aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya (en endavant PDUA).*

*En concret, l'objecte de l'expedient és ordenar l'espai aeroportuari i el seu entorn per tal de garantir que l'activitat es pugui realitzar amb harmonia en el territori, definir el sistema general aeroportuari i l'ordenació de l'aeròdrom de la Cerdanya, d'acord amb l'article 5 de la Llei 14/2009, de 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries, i alhora ser coherents amb el model territorial i urbanístic del lloc.*

#### **2. Antecedents**

##### **2.1 Antecedents urbanístics**

*La Llei 14/2009, de 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries, crea la figura del Pla director urbanístic aeroportuari (PDUA), que en un sol document planifica els aeroports i aeròdroms des d'una perspectiva global. D'acord amb el que estableix l'article 5 d'aquesta llei, aquest pla director té naturalesa urbanística i de pla aeroportuari, i determina que en tot allò no regulat per aquesta llei són d'aplicació les*

*determinacions de la normativa urbanística vigent a Catalunya, el Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 3/2012, del 22 de febrer, per als plans directors urbanístics.*

*En data 23 de maig de 2014, el conseller de Territori i Sostenibilitat, previ informe favorable de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya de 20 de març de 2014, va resoldre iniciar el procediment per a la formulació del Pla director urbanístic aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya, als termes municipals de Das i Fontanals de Cerdanya, amb el contingut que determina l'article 6 de Llei 14/2009, del 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries, en relació amb els articles 76.1, 79 i 83 del Decret legislatiu 1/2010, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i encarregar a la Direcció General de Transports i Mobilitat la redacció del Pla director urbanístic aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya.*

*El Pla director urbanístic aeroportuari va iniciar el tràmit d'avaluació ambiental, d'acord amb el que estableixen els articles 6, 8 i Annex de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, i l'òrgan ambiental va emetre el corresponent document de referència, en data 30 de juliol de 2014.*

*En data 1 de juliol de 2015, el conseller de Territori i Sostenibilitat, previ informe favorable de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya de data 28 de maig de 2015 i a instància de la Secretaria de Territori i Mobilitat del Departament, va resoldre aprovar inicialment el Pla director urbanístic aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya, i es va exposar al tràmit d'informació pública per un període de 45 dies.*

*Durant el preceptiu període d'exposició pública es varen sol·licitar i recaptar una sèrie d'informes que han estat estudiats, analitzats i valorats en l'informe elaborat per l'equip redactor del Pla director urbanístic aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya i es varen recaptar nou escrits d'al·legacions per part d'entitats ecologistes, associacions, empreses, ajuntaments i particulars. També es va donar audiència als ajuntaments afectats i al Consell Comarcal de la Cerdanya, i es varen recaptar al·legacions dels ajuntaments de Prats i Sansor, Das, Fontanals de Cerdanya, Alp i el Consell Comarcal de la Cerdanya.*

*En data 4 d'abril de 2016, la Direcció General de Polítiques Ambientals va emetre la resolució ambiental estratègica del Pla director urbanístic aeroportuari en sentit favorable, condicionada a la incorporació d'unes prescripcions. (Resolució TES 933/2016, de 4 d'abril).*

*Atès les modificacions plantejades en el PDUA, arran dels escrits presentats, es va desprendre la necessitat de fer canvis substancials al document aprovat inicialment, en conseqüència, en data 15 d'abril de 2019, el conseller de Territori i Sostenibilitat, previ informe favorable de la Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya de data 22 de març de 2019 i a instància de la Secretaria de Territori i Mobilitat del Departament, va aprovar de nou inicialment el Pla Director Urbanístic Aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya, que afecta als municipis d'Alp, Bolvir, Das, Fontanals de Cerdanya, Ger, Isòvol, Prats i Samsó, segons el document formulat per la Secretaria de l'Hàbitat Urbà i Territori i*

*validat per la Subdirecció General de Ports i Aeroports de la Direcció General de Transports i Mobilitat.*

*El PDU de l'aeròdrom de la Cerdanya i el corresponent Estudi Ambiental Estratègic es van sotmetre a una nova informació pública per un període de 45 dies hàbils mitjançant publicació d'un edicte al DOGC núm. 7859 i en tres diaris de més divulgació de l'àmbit supramunicipal ( La Vanguardia i Regió 7 ambdós de data 25 de maig de 2019, i a El Periódico de 27 de maig de 2019 ), a la Web del Departament de Territori i Sostenibilitat i al tauler electrònic de la Generalitat fi i efecte que es poguessin presentar al·legacions, d'acord amb el que disposa l'article 83.2 i 86 bis del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost. Simultàniament al tràmit d'informació pública també es van sol·licitar els informes preceptius dels departaments interessats i organismes afectats per raó de llurs competències sectorials. Així mateix, es va notificar als organismes i associacions que establia el document d'abast.*

*Durant el període d'informació pública s'han presentat dos escrits d'al·legacions per part de particulars (Joaquin Alegre López i Jordi Solergibert Orts) i dos escrits per part d'entitats privades (Gestió Aeroportuària Ceretana, SL, i l'Associació Ceratània) que han estat valorats i informats per l'equip redactor tal i com consta en el document de participació institucional i pública. A continuació de la informació pública es va sotmetre l'expedient al tràmit d'audiència als ens locals compresos en l'àmbit territorial del PDU. S'han rebut tres escrits d'al·legacions dels Ajuntaments de Das, Fontanals, Alp i un del Consell Comarcal de la Cerdanya, tots ells sol·liciten que s'aprovi definitivament el PDU.*

*En data 21 de febrer de 2020, el Director general de Polítiques Ambientals i Medi Ambient ha resolt formular la declaració ambiental estratègica del PDU aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya, als termes municipal de Das i Fontals de Cerdanya amb caràcter favorable*

*Durant el tràmit d'informació pública del document s'han rebut els informes sectorials següents:*

*- La Oficina Catalana del Canvi Climàtic (23/05/2019)*

*Detecta un seguit de mancances pel que fa a l'emissió de gasos d'efecte hivernacle que s'han introduït al document i també s'ha inclòs un informe justificatiu de resposta a l'informe.*

*- La Secretaria de Telecomunicacions, Ciberseguretat i Societat Digital (6/06/19) emet informe favorable amb la condició següent: Cal suprimir la restricció genèrica a la instal·lació d'estacions de telecomunicacions.*

*- Red Elèctrica de España (3/06/19) informa que en l'àmbit d'actuació no es troben afectades instal·lacions de la seva propietat.*

*- La Direcció General de Comerç (7/06/19), informa favorablement.*

*- L'Agència de Residus de Catalunya (18/06/19), assenyala que un cop revisada la documentació aportada, no es creu oportú fer consideracions.*

*- La Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic, (18/06/19) pel que fa al vector de contaminació acústica, informa que l'estudi d'impacte acústic presentat no garanteix el compliment de la normativa, ja que no reflexa l'ús actual de l'aeròdrom ja que*

*l'estudi és del 2014. Per tant, el Pla director ha d'incloure un estudi d'impacte acústic actualitzat.*

*S'ha incorporat un informe on es justifica que l'estudi d'estat actual es manté pel fet que és l'any amb major activitat de l'aeròdrom i es justifiquen la resta de punts.*

*Pel que fa a l'avaluació del vector llum informa que les activitats auxiliars a la infraestructura principal han de complir amb la Llei i el Decret vigent.*

*- Els Serveis Territorials a Girona de la Secció de Biodiversitat i Medi Natural (19/06/19) informa amb una sèrie de consideracions i en general, considera que no es previsible que pugui tenir repercussions significatives sobre valors del patrimoni natural.*

*- L'Agència Catalana de l'Aigua (21/06/19) informa favorablement, tenint en compte diferents consideracions administratives i desenvolupament de l'àmbit.*

*- La Direcció General de Turisme (26/06/2019) no formula cap objecció al PDUA.*

*- La Direcció General de Polítiques Ambiental i Medi Natural (02/07/19) informa favorablement si bé fa unes consideracions sobre la documentació del Pla pel que fa als usos permesos demana completar el document ambiental en una sèrie d'aspectes.*

*- La Direcció General de qualitat ambiental i canvi climàtic (11/07/19), informa l'impacte sobre la qualitat de l'aire en la fase de construcció i en la fase d'explotació.*

*S'ha corregit el document de l'annex 2 Qualitat atmosfèrica*

*-La Direcció General de Patrimoni Cultural (15/07/19) informa favorablement sempre i quan es modifiqui el primer paràgraf de l'article 23 en el sentit d'afegir la paraula "arqueològica". Aquesta condició ha estat incorporada a l'article 23.*

*- La Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento (26/07/19), informa que no precedeix emetre informe ja que el PDUA no inclou dintre del seu àmbit la zona de servei aeroportuari de cap aeroport d'interès general ni afecta els espais subjectes a servituds aeronàutiques.*

*- Secretaria de Estado. Direcció General de Infraestructura del Ministerio de Defensa. (30.07.2019) informa favorablement.*

*-La Demarcación de Carreteres de l'Estat a Girona (09/08/19) informa que no es necessària l'emissió de l'informe.*

*-La Diputació de Girona (10/09/19) informa que revisada la documentació es verifica que els annexos han estat incorporats correctament.*

*-La Confederación hidrogràfica del Ebro del Ministerio para la Transición Ecològica (19/09/19) informa favorablement.*

## 2.2.Planejament vigent

### Planejament aeroportuari

*- Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports 2009-2015, aprovat per Decret 8/2009, de 20 de gener, classifica a la infraestructura de la Cerdanya com a aeròdrom d'aviació esportiva (nivell III), de titularitat pública, recollint el codi de LECD i la classificació 2-C especificats per l'Organització Internacional d'Aviació Civil (OACI). La superfície del sistema aeroportuari recollida en aquest document és de 66,79 ha.*

*- El Pla director aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya, aprovat definitivament per Ordre del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques PTO/325/2006, de 22 de juny, considerant l'amplària de la pista actual ho va classificar amb la categoria 2-B.*

*El planejament aeronàutic vigent respon a les previsions de l'article 10 de la Llei 19/2000, avui dia derogat, on es requeria la tramitació de Plans directors aeroportuaris (PDA) pels aeroports i aeròdroms. El nou instrument de planejament integrat, segons la Llei 14/2009, ha de ser el PDUA de l'aeròdrom de la Cerdanya que a la vegada suposarà la derogació de l'actual Pla director aeroportuari, incorporant a l'anàlisi les demandes i necessitats que els actuals concessionaris i els diferents operadors puguin efectuar sobre l'optimització i millora de les condicions per al desenvolupament de les activitats aeronàutiques així com l'adequació de la instal·lació actual a la legislació vigent.*

#### Planejament territorial

*Pla territorial parcial de l'Alt Pirineu i Aran aprovat per acord del Govern GOV/78/2006, de 25 de juliol. El PTPAPA no assenyalava l'àmbit del Sistema aeroportuari si bé en el plànol "Espais oberts, estratègies d'assentaments i actuacions d'infraestructures" de la Cerdanya, reconeix l'actual pista de l'aeròdrom, i s'indica com a instal·lació associada a les xarxes d'infraestructures de mobilitat i transport, i determina que l'actual superfície de moviment d'aeronaus, i la inclou en el "sistema aeroportuari: Propostes" com una "Instal·lació aeroportuària en adequació". (grafisme en color blau).*

#### Planejament urbanístic

*- El Pla director urbanístic de la Cerdanya, aprovat definitivament en data 1 d'agost de 2008, estableix les directrius d'ordenació del sòl, sense recollir, ni al terme municipal de Das ni al terme municipal de Fontanals de Cerdanya, el sistema general aeroportuari ni la infraestructura existent.*

*- El Pla d'ordenació urbanística plurimunicipal de la Cerdanya (POUPM), aprovat definitivament el 30 de juny de 2010, d'aplicació als municipis de Das i Fontanals de Cerdanya, classifica el sòl on està situat l'aeròdrom de sòl no urbanitzable i el qualifica de Sistema Aeroportuari (Clau AP). Comprèn la zona de servei de l'aeròdrom de la Cerdanya.*

*El POUPM indica que podran desenvolupar-se Plans Especials per a qualsevol de les finalitats previstes en l'article 67 del text refós de la Llei d'Urbanisme, entre les quals es troben les infraestructures bàsiques relatives a les comunicacions, a més de ser aquest l'instrument preceptiu si la infraestructura afecta a més d'un municipi i no es programi una altra figura de planejament.*

*En aquest sentit segons s'indica a l'article 93 de la Normativa del POUPM, el desenvolupament del Pla director de l'aeròdrom de la Cerdanya (planejament sectorial aeronàutic) requereix la tramitació prèvia del Pla especial urbanístic corresponent. En aquest sentit les determinacions del PDUA, que ara es tramita, recull la totalitat de les especificacions del planejament municipal en quant a la delimitació de l'àmbit, la definició del procés de desenvolupament i el procés d'execució de les actuacions de l'aeròdrom de la Cerdanya, entenent que la posterior Llei 14/2009 determina que sigui el PDUA l'instrument pel desenvolupament unitari de les infraestructures aeroportuàries, substituint la tramitació independent del Pla director aeronàutic (PDA) i del Pla especial urbanístic (PEU).*

#### 2.3. Àmbit d'actuació

*L'estat actual de l'aeròdrom ocupa una superfície de 40 Ha. Té una pista de vol de 1.150 m. de longitud i 23 m. d'amplada per operacions amb condicions de vol visual, amb una orientació 07-25 de les seves capçaleres, en el lateral dels extrems de les quals es troben unes zones de maniobra i viratge com ampliació de la plataforma de la pista que no disposa de carrers paral·lels de rodada.*

*Existeix un carrer de rodada perpendicular a la pista pel seu costat sud que connecta amb una plataforma d'estacionament d'aeronaus d'11.940 m<sup>2</sup> de superfície amb forma poligonal. Entorn d'aquesta plataforma hi ha 7 hangars, de superfície 20 x 22 m. (442 m<sup>2</sup>).*

*Disposa d'una torre de control que funciona com a edifici terminal que allotja un bar restaurant a la planta baixa i una sala per a pilots a la planta primera, a més de la sala de control en les plantes segona i tercera. Vinculades a l'edifici principal hi ha una sèrie d'instal·lacions esportives i recreatives, consistents en una piscina i quatre pistes de tennis, col·locades al costat de la plataforma d'aparcament de l'accés principal.*

*Respecte a les xarxes de serveis, l'aeròdrom actualment disposa de:*

- Subministrament elèctric des d'una línia de mitja tensió (aèria) provinent de Sanavastre i una estació transformadora.*
- Xarxa d'aigua potable. S'obté per mitjans propis amb bombes submergides a un pou de 60 m. de fondària.*
- Xarxa de sanejament. La depuració de les aigües residuals es realitza mitjançant una fossa sèptica de decantació.*
- Es disposa d'un dipòsit de gas propà de 13.000 litres (soterrat) pel subministrament de la cuina del bar-restaurant i pels operadors de globus aerostàtics. També es disposa d'un dipòsit de gasoil de 5.000 litres (soterrat) pel subministrament d'aigua calenta i calefacció de l'edifici terminal.*

*L'àmbit d'actuació del PDUA, d'una superfície total de 62,06 Ha, afecta els termes municipals de Das i Fontanals de Cerdanya, i està integrat per un total de tres àmbits diferenciats que, al mateix temps, contenen unitats d'activitat que el pla delimita i ordena convenientment, més l'entorn de protecció paisatgística de la instal·lació.*

*Al nord, l'aeròdrom limita amb la Costa del Camí de la Vila, per on discorre la sèquia de Sanavastre i la derivació de la sèquia de Soriguerola.*

*A l'est de l'aeròdrom la superfície del sistema aeroportuari és creuada transversalment per un canal d'aigua i una sèrie de camins, entre ells el camí d'Alp a Ger, fins a arribar al camí d'Alp a Soriguerola que comunica Alp amb la instal·lació del Golf de Fontanals de Cerdanya i limita el sistema per l'est.*

*L'accés a l'aeròdrom es produeix des d'Alp pel conegut com "camí de l'aeròdrom", la continuació del qual comunica amb Sanavastre i constitueix, per la zona sud-oest, el límit de l'àmbit del PDUA.*

*La instal·lació aeroportuària ocupa actualment una extensió de 40,01 Ha segons aixecament topogràfic recent . D'aquests, 31,01 Ha pertanyen al terme municipal de Das i*

*9 Ha al terme municipal de Fontanals de Cerdanya, definint una gran plana elevada respecte de la vall de capçalera del Segre, en plena zona axial pirinenca i envoltada per grans carenes de muntanyes.*

### **3. Descripció de la proposta**

*A la vista que dels escrits presentats en el preceptiu període d'exposició pública, no es desprèn la necessitat de fer canvis substancials en el document i només s'han introduït petits ajustos i, també, s'ha completat la justificació dels aspectes ambientals.*

*L'abast de les determinacions del PDUA es pot estructurar en tres parts ben diferenciades: (1) les determinacions relacionades amb la protecció paisatgística en sòl no urbanitzable, (2) les directrius d'adaptació del planejament aeronàutic que afecta la zona de la pista i la zona de vol i (3) l'ordenació de l'àmbit de les entorn de les edificacions existents.*

#### *"Zona de Protecció del Paisatge" (ZPP):*

*Aquesta Zona de Protecció del Paisatge equival exactament a la zona en sòl no urbanitzable anomenada "Sòl de protecció ecològic-paisatgística" (clau 95-b) contemplada pel planejament general vigent a Das i Fontanals de Cerdanya (POUPM de la Cerdanya), la qual protegeix els sòls amb major valor paisatgístic de la comarca. Aquest sòl de protecció del paisatge manté la condició inviolable d'espai no urbanitzat, i amb aquesta finalitat està classificat com a sòl no urbanitzable pel present PDUA.*

*En relació amb les actuacions en sòl no urbanitzable que es poden autoritzar, a l'empara dels apartats 4 i 6 de l'article 47 del Text refós del DL 1/2010, s'entendrà que aquest sòl de protecció especial està sotmès a un règim especial de protecció al qual fa referència l'apartat 5 de l'esmentat article, i que seran incompatibles totes aquelles actuacions d'edificació o de transformació de sòl que puguin afectar de forma clara els valors que motiven la protecció especial.*

*Mantenint l'estructura general de l'ordenació vigent, el PDUA incorpora una sèrie d'actuacions orientades a ordenar el Sistema General de Comunicacions Aeroportuari (AP) d'acord amb el que es detalla a continuació:*

*AP1. Subsistema de moviment d'aeronaus:* *Aquest sòl inclou en la seva totalitat les infraestructures aeronàutiques utilitzades per les aeronaus: la pista principal, la pista auxiliar d'herba, la zona de vol, el carrer de rodada, les plataformes d'estacionament d'aeronaus arribant fins a l'alineació dels hangars existents.*

*Pel que fa les condicions aeronàutiques de la instal·lació, en l'àmbit qualificat de subsistema de moviment d'aeronaus, es proposa una nova categoria aeroportuària 1B que s'adapta a les condicions actuals de les instal·lacions, de manera que es rebaixa respecte la categoria 2B prevista al document aeroportuari de l'any 2007 i que precisava un allargament de 60 metres de la pista actual. Altrament es reconeix la pista secundària existent i en canvi es suprimeix l'àmbit específic que hi ha actualment per a l'aterratge d'helicòpters.*

*Tot i que la categoria aeroportuària proposada permet l'enlairament i aterratge d'avions fins a 24 metres d'envergadura es limita aquesta envergadura a 15 metres pels avions a motor i només es permeten aeronaus de fins els 24 metres pels que fa a l'aterratge dels planejadors de vol sense motor.*

*Es determinen les superfícies limitadores d'obstacles que afecten menys municipis que en el document anterior, de manera que ara no hi ha afectació al municipi d'Urús que ha deixat d'estar dins l'àmbit de l'actuació.*

*AP2. Subsistema d'activitats aeroportuàries: Aquest sòl inclou les construccions vinculades amb l'activitat aeronàutica, els hangars, les instal·lacions destinades a local social i els accessos terrestres, així com el sòl previst de relació i d'espai lliure (aparcament i pistes de pàdel). Alhora en el subsistema d'activitats aeroportuàries (AP2) es delimiten les unitats següents:*

- AP2-h. Unitat d'hangars i de subministrament de combustible. Inclou les infraestructures i edificacions destinades als actuals sistemes modulars d'hangaratge de les aeronaus i la previsió d'ampliacions, així com les instal·lacions de proveïment de combustible.*
- AP2-u. Unitat d'usuaris i servei. Integra totes aquelles instal·lacions que puguin reforçar el component social i públic de l'activitat aeronàutica o recreativa de les instal·lacions existents (restaurant, piscina), així com també les noves propostes d'usos no aeronàutics vinculats (pistes de pàdel i local polivalent.).*

*En quant a l'ordenació de les activitats aeroportuàries es preveu el reconeixement de la zona d'hangaratge actual i es preveu un nou àmbit a peu de pista per a poder ubicar-hi un seguit d'hangars per a planejadors de vol sense motor. Aquests nous hangars es proposen semisoterrats. També es preveu a més llarg termini la possibilitat de poder fer 2 nous hangars per a aviació a motor.*

*Finalment, pel que fa a les activitats complementàries d'usuaris i serveis es proposa mantenir el restaurant i la piscina existents i la possibilitat d'ampliació de 250m<sup>2</sup> de sostre per a ús de nova zona de serveis i vestuaris per als usuaris de l'aeròdrom, sala polivalent i oficines, usos que actualment o bé es situen dins els hangars o de forma compartida amb el restaurant. També es preveu que l'ofert lúdica complementària es pugui completar amb 4 pistes de pàdel.*

*Resum de dades:*



		superfície (m <sup>2</sup> )		sostre màxim (m <sup>2</sup> )				
				actual	pendent	total		
AP1	SUBSISTEMA MOVIMENT D'AERONAUS		236.596,00	38,12%				
AP2	SUBSISTEMA ACTIVITATS AEROPORTUÀRIES		29.246,00	4,71%	3.826,00	3.150,00	6.976,00	
	AP2-h	unitat d'hangars i de subministrament de combustible	14.118,00	2,27%	3.315,00	2.900,00	6.215,00	
		AP2-h1	zona aviació a motor	10.701,00	1,72%	3.315,00	900,00	4.215,00
		AP2-h2	zona vol a vela	3.417,00	0,55%	-	2.000,00	2.000,00
	AP2-u	unitat d'usuaris i serveis	15.128,00	2,44%	511,00	250,00	761,00	
zpp	ZONA DE PROTECCIÓ PAISATGE		354.742,00	57,16%				
ÀMBIT PDUAAC			620.584,00	100%	3.826,00	3.150,00	6.976,00	

*Atès que l'actual instal·lació conta amb una part dels serveis força obsoleta es proposa que s'hagi de redactar un projecte d'urbanització que estableixi les actuacions i prioritzi sobre les ampliacions, executar en primera instància les millores al sistema de sanejament i de servei elèctric, entre d'altres condicionants.*

*Finalment es preveu que la comissió de seguiment ambiental del PDUA es converteixi en una comissió de seguiment també urbanístic i s'integri en el funcionament del consorci aeroportuari del que avui formen part els ajuntaments el consell comarcal i aeroports de Catalunya.*

#### **4. Normativa**

*Articulat normatiu estructurat en 67 articles, en els que es regulen tant les condicions urbanístiques com les aeroportuàries de desenvolupament i també les condicions d'integració paisatgística de les possibles noves edificacions i l'adaptació de les existents.*

#### **5. Valoració**

*La proposta es va redactar a partir de les consideracions efectuades en l'anterior document aprovat inicialment i redueix de forma molt substancial les possibilitats de creixement de l'espai de terra de l'aeròdrom, reconeixent l'activitat actual i possibilitant la seva viabilitat econòmica però sense que això suposi una ampliació de la capacitat operativa.*

*Les petites correccions introduïdes sorgides de la valoració de les al·legacions i informes rebuts no representen un canvi substancial en el document.*

*A resultes de la modificació de les superfícies limitadores d'obstacles d'acord amb la normativa actual va quedar exclòs de l'àmbit de l'actuació el municipi d'Urús.*

*Cal recordar que els municipis de Das i Fontanals de Cerdanya estan inclosos en l'àmbit de l'actuació urbanística i aeroportuària i que la resta de municipis només estan inclosos en l'àmbit de l'actuació a efectes de les superfícies limitadores d'obstacles.*

*Atesos els antecedents i tràmits efectuats i que la Subdirecció General de Ports i Aeroports de la Direcció General de Transports i Mobilitat, constata que no s'han observat mancances ni contradiccions i que s'ajusta al contingut de l'article 7 de la Llei 14/2009, de 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries, es considera que es pot procedir a l'aprovació inicial del document.*

## **6. Fonaments de dret**

*La Llei 19/2000, de 29 de desembre, d'aeroports de Catalunya -derogada per la Llei 14/2009, de 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries-, disposava en el seu article 10, que els aeroports i els aeròdroms havien de comptar amb un pla director que havia de definir les grans directrius d'ordenació i desenvolupament de l'aeroport fins que aquest assolís la màxima expansió previsible i que havia de tenir per objecte la delimitació de la zona de servei de l'aeroport.*

*Així, en compliment d'aquestes previsions legals, el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques va aprovar, el pla director de l'aeròdrom de la Cerdanya (Ordre PTO/325/2006, de 22 de juny).*

*Amb l'entrada en vigor de la Llei 14/2009, de 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries, mitjançant l'article 5 s'exigeix als aeroports i els aeròdroms d'ús públic disposar d'un pla director urbanístic aeroportuari que en delimiti i en defineixi la zona de servei. Així mateix, els aeròdroms d'ús restringit especialitzats han de disposar d'un pla director urbanístic aeroportuari, en els casos en què ho determini el departament competent en matèria aeroportuària, si les característiques de l'aeròdrom o el volum i la tipologia de les operacions que s'hi duen a terme ho fan necessari. En aquest document també es detallen les condicions que s'han de respectar en el funcionament de l'aeroport o l'aeròdrom.*

*D'acord amb el que disposa l'article 6.1 de la Llei 14/2009, la formulació del Pla director urbanístic aeroportuari correspon a l'Administració de la Generalitat, i segons l'article 6.5 del citat text legal l'aprovació inicial i l'aprovació definitiva dels plans directors urbanístics aeroportuaris corresponen al conseller o consellera competent en matèria aeroportuària.*

*A la vista de l'exposat, i pel que fa a la derogació del Pla director de l'aeròdrom de la Cerdanya, atès que cal entendre que el Pla director urbanístic aeroportuari és l'instrument pel desenvolupament unitari de les infraestructures aeroportuàries, el qual substitueix amb caràcter general els Plans Directors aeronàutics, escau concloure que un cop aprovat definitivament el Pla director urbanístic de l'aeròdrom de la Cerdanya, es produirà, la derogació d'aquest Pla director de l'aeròdrom de la Cerdanya aprovat per l'Ordre PTO/325/2006, de 22 de juny. En aquest sentit, la disposició final de la normativa d'aquest Pla director determina la derogació expressa de l'Ordre PTO/325/2006, de 22 de juny.*

*D'acord amb el que estableix l'article 6.6 de la Llei 14/2009, del 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries, el Pla director urbanístic aeroportuari s'ha de sotmetre al tràmit d'avaluació ambiental dels plans directors urbanístics, essent per tant d'aplicació la regulació establerta a l'article 86 bis del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, que regula el procediment d'avaluació dels plans urbanístics, la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, així com els preceptes considerats no bàsics de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.*

*L'article 76 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, disposa que correspon formular els plans directors urbanístics a les entitats i els organismes que determini el conseller o consellera competent en matèria d'urbanisme, un cop vist l'informe de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya.*

*Pel que fa a la tramitació ambiental del pla són d'aplicació els articles 86 bis i la disposició transitòria divuitena del TRLU i els articles 70 i 115 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, Reglament de la Llei d'urbanisme i la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, de conformitat amb el que determina la Llei 16/2015, de 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica i la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.*

## **7. Acord**

*La Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya acorda:*

*-1 Emetre informe favorable en relació amb la proposta del Pla Director Urbanístic Aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya, que afecta als municipis d'Alp, Bolvir, Das, Fontanals de Cerdanya, Ger, Isòvol i Prats i Samsó, segons el document formulat per la Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori i validat per la Subdirecció General de Ports i Aeroports de la Direcció General de Transports i Mobilitat.*

*-2. Elevar l'expedient al conseller de Territori i Sostenibilitat per a que resolgui el següent:*

**APROVAR definitivament el Pla Director Urbanístic Aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya, que afecta als municipis d'Alp, Bolvir, Das, Fontanals de Cerdanya, Ger, Isòvol, Prats i Samsó, segons el document formulat per la Secretaria de l'Agenda Urbana i del Territori i validat per la Subdirecció General de Ports i Aeroports de la Direcció General de Transports i Mobilitat.**

*-3 Manifestar que el document del Pla director urbanístic Aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya, ha estat sotmès al tràmit ambiental preceptiu previst a l'article 115 del Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol, la qual cosa ha estat considerada, prèvia la seva resolució definitiva.”*

La Llei 5/2020, del 29 d'abril, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic i de creació de l'impost sobre les instal·lacions que incideixen en el medi ambient ha introduït algunes modificacions al text refós de la Llei d'urbanisme. Entre altres, atribueix a la Comissió de Territori de Catalunya (abans Comissió d'Urbanisme de Catalunya o Comissió de Política Territorial i d'Urbanisme de Catalunya) la competència per a l'aprovació definitiva dels plans directores urbanístics (article 79.a)

La disposició transitòria vint-i-unena de l'esmentada Llei 5/2020 estableix el règim transitori d'atribució de competències urbanístiques de l'Administració de la Generalitat, textualment, estableix.

*»2. L'atribució de competències urbanístiques a l'Administració de la Generalitat, en els termes que determinen els articles 76.1, 79, 92.4, 96.e i 98.2, en la redacció que adopten en el moment de l'entrada en vigor de la present disposició transitòria, és aplicable als procediments urbanístics que es trobin en tramitació en el moment de la dita entrada en vigor.»*

### **Fonaments de dret**

Vist el Text refós de la Llei d'Urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer i les successives lleis de mesures fiscals i financeres (Llei 2/2014, de 27 de gener; Llei 3/2015, de l'11 de març; Llei 5/2017, del 28 de març; Llei 5/2020, del 29 d'abril), la Llei 16/2015, de 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, el Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables, el Decret Llei 17/2019, del 23 de desembre, de mesures urgents per millorar l'accés a l'habitatge i el Decret Llei 18/2020, de 12 de maig, de mesures urgents en matèria d'urbanisme, finances i ambiental.

Vist el Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol i Decret 64/2014, de 13 de maig, pel qual s'aprova el Reglament sobre protecció de la legalitat urbanística.

D'acord amb el que estableix l'article 14 de la Llei 13/1989, de 14 de desembre, d'organització, procediment i règim jurídic de l'Administració de la Generalitat de Catalunya;

Vista la proposta de la Sub-direcció d'Estratègies Territorials i Coneixement;

### **Acord**

La Comissió de Territori de Catalunya acorda:

-1 APROVAR definitivament el Pla Director Urbanístic Aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya, que afecta als municipis d'Alp, Bolvir, Das, Fontanals de Cerdanya, Ger, Isòvol, Prats i Samsó, segons el document formulat per la Secretaria de l'Agenda Urbana i del Territori i validat per la Subdirecció General de Ports i Aeroports de la Direcció General de Transports i Mobilitat.

-Manifestar que el document del Pla director urbanístic Aeroportuari de l'aeròdrom de la Cerdanya, ha estat sotmès al tràmit ambiental preceptiu previst a l'article 115 del Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol, la qual cosa ha estat considerada, prèvia la seva resolució definitiva.”

-2 PUBLICAR aquest acord i les normes urbanístiques corresponents al DOGC a l'efecte de la seva executivitat immediata, tal com indica l'article 106 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 5/2020 de 29 d'abril de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic i de creació de l'impost sobre les instal·lacions que incideixen en el Medi ambient.

-3 COMUNICAR-HO als Ajuntaments afectats.

La secretària de la Comissió de Territori de Catalunya

Mercè Albiol i Núñez