AEROPORT DE SABADELL

1

FUTUR

COORDINADORA VEÏNAL DEL VALLÈS

[1] Dibuix realitzat per un alumne de l'Institut de Sant Quirze del Vallès

CONTINGUT

Introducció 3
Història 4
Propietat de l'aeroport? 6
La infraestructura 7
L'entorn 8
Afectacions 9
Accidents i incidents 11
Aparells que utilitzen l'aeroport 13
Evolució del tràfic aeri a Sabadell 14
Altres infraestructures aeroportuàries de Catalunya 16
La reglamentació europea 17
Deslocalitzacions 18
Proposta de solució 19
Fases 22
Glossari 23

Introducció

Ens els darrers 20 anys, els veïns de l'entorn de l'aeroport hem viscut com aparells d'aquesta instal·lació queien dins dels nuclis habitats el 1997 a Barberà i l'any 2005 a Badia i Sant Quirze del Vallès, sobre un cotxe a l'autopista C-58 el 2002, o s'estavellaven a 100 metres escassos del centre comercial Alcampo (2001) i sobre una benzinera (2018).[2]

Tanmateix, el moviment veïnal hem pogut en tot aquest temps, poder conèixer de primera mà, el que ha estat la història de l'aeroport, parlar amb l'ex alcalde Antoni Farrés (que hi va tenir un tracte directe) i analitzar els més de 70 accidents/incidents, que amb un total de 39 morts ens han obert els ulls a una gran quantitat d'errades[3], imprudències, manques de manteniment i en alguns casos, incidències que acabarien en delictes de caràcter penal, com ja ha ocorregut.

El 2005 arrel dels accidents de Badia i Sant Quirze del Vallès, es va crear la Comissió de Seguiment de l'aeroport, tutelada per la Generalitat i amb participació de totes les parts afectades, després de 4 anys de funcionament, en la que es van convocar molt poques reunions i no es va aixecar acta de ninguna d'elles, la Generalitat va decidir unilateralment deixar-les de convocar.

Després de 7 anys d'escrits, queixes al Síndic de Greuges i després de pressionar als alcaldes/esses dels pobles, es va constituir de nou aquesta comissió a finals del 2016.

Entenem que una instal·lació d'aquest tipus, dedicada bàsicament a l'aviació lúdica, no te sentit en un espai on habiten prop de mig milió de persones i que amb aquesta proposta de solució podria donar una nova visió a la problemàtica, intentant respectar al màxim el que ara s'ha fet i per tant no perdre ni patrimoni, ni inversió.

[2] [3] Font: Comissió d'Accidents i Incidents (CIAIAC)

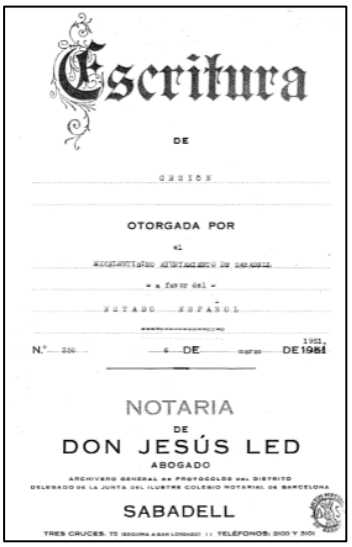
Història

Per poder entendre perquè hem arribat a aquesta situació, en la que l'aeroport es troba totalment ofegat per les poblacions, cal conèixer quina ha estat la història d'aquesta infraestructura.

El 1931 Sabadell aposta per l'aviació, que ja començava a estendre's per tot l'Estat. L'agost d'aquell any en una exhibició aèria, per la festa major de Sabadell, un accident va acabar amb la vida de dos pilots.

El 1932 Sabadell signa amb el govern de la República la cessió dels terrenys de l'aeroport, per a un ús militar.

Finalitzada la guerra civil, l'any 1951 l'Estat eleva a escriptura pública el que en el seu moment es va pactar l'any 1932, reconeixent que, cas de no utilitzar-se els terrenys per a ús militars, aquest podran ser reclamat per Sabadell (previ pagament de les instal·lacions construïdes) o cas que fos d'interès de l'Estat aquestes instal·lacions, aquest hauria d'abonar el valor dels terrenys a Sabadell.[4]


Escritura

DE

OTORGADA POR

NOTARIA

DE

DON JESÚS LED

ABOGADO

SABADELL

Escriptura de l'aeroport

El gener de 1960 l'alcalde Antoni Llonch sol·licita una acta notarial, per fer constar que no existeix cap destacament de l'exèrcit a les instal·lacions de l'aeroport.[5]

El desembre de 1963, l'Estat publica al Butlletí Oficial, les servituds aèries que afecten a l'entorn de l'aeroport de Sabadell i que segons l'Ajuntament incompleix el pacte signat amb l'Estat, pel que Sabadell es comprometia a no edificar per sobre dels 15 metres a l'entorn de l'aeroport, per aquesta raó sol·licita que s'anul·li el pacte i es retorni els terrenys, que en els seu dia es van cedir.

[4] Font: Arxiu històric de Sabadell

[5] Veure apartat "Propietat de l'aeroport"

El setembre de 1964, el Consell de Ministres aprova la supressió de la pista que apuntava a Sabadell, deixant l'actual pista i permeten la construcció d'edificis al terme municipal de Sabadell.

aeroport any 1972

El 1970 la pista 12/30 passa a ser la 13/31 tot construint l'espai d'aterratge de ciment. Com es pot observar a la fotografia de l'Institut Cartogràfic, aquell any l'aeroport ja es trobava encerclat de vivendes i es país industrials.

L'any 2000 es crea el Pla Director, que preveu un *"un claro período de auge bastante pronunciado"* i que al final va ser un fracàs (veure apartat Evolució de l'aeroport).Tanmateix s'ampliava l'espai on construir més hangars, que se suposava havien de donar cabuda a més aparells.[6]

El 2006, la ministra de Foment va oferir el traspàs de Sabadell a la Generalitat, ja que un aeroport d'aquestes característiques era més lògic que fos gestionat des del territori que des d'AENA, la proposta no va ser acceptada per la Generalitat, en denegar-los també el traspàs de Girona i Reus.[7]

Nova torre de control

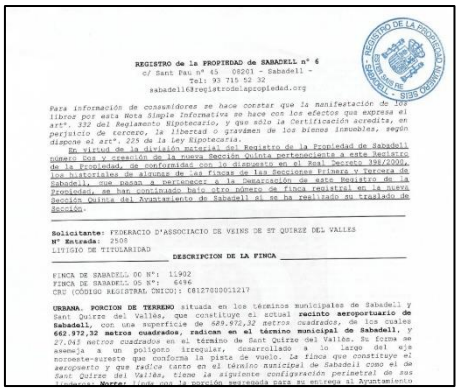
L'any 2015 s'inaugura la nova torre de control, amb un cost de 4,62 milions d'euros i gestionada per l'empresa FerroNATS.

L'any 2018, està en curs un nou Pla Director, en la que es preveu la construcció del Museu Aeronàutic de Catalunya i passar de 41.000 operacions (2017) a 77.000 en el millor dels casos.

[6] Pla Director d'AENA

[7] El Diario.es 7 de setembre 2006

Propietat de l'aeroport?



REGISTRO de la PROPIEDAD de SABADELL nº 6
c/ Sant Pau nº 45 08201 - Sabadell -
Tel: 93 715 52 52
sabadell6@registrodelapropiedad.org

Para información de consumidores se hace constar que la manifestación de los libros por esta Nota Simple Informativa se hace con los efectos que expresa el artº. 332 del Reglamento Hipotecario, y que sólo la Certificación acreditiva, en perjuicio de tercero, la libertad o gravámen de los bienes inmuebles, según dispone el artº. 225 de la Ley Hipotecaria.

En virtud de la división material del Registro de la Propiedad de Sabadell número dos y creación de la nueva Sección Quinta perteneciente a este Registro de la Propiedad, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 384/2000, los historiales de algunas de las fincas de las Secciones Primera y Tercera de Sabadell, que pasan a pertenecer a la Demarcación de este Registro de la Propiedad, se han continuado bajo otro número de finca registral en la nueva Sección Quinta del Ayuntamiento de Sabadell al se ha realizado su traslado de Sección.

Solicitante: FEDERACIO D'ASSOCIACIO DE VEINS DE ST QUIRZE DEL VALLES
Nº Entrada: 2508
LIVIGIO DE TITULARIDAD

DESCRIPCION DE LA FINCA

FINCA DE SABADELL OC Nº: 11902
FINCA DE SABADELL OS Nº: 6496
CRU (CÓDIGO REGISTRAL ÚNICO): 08127000011217

URBANA. PORCION DE TERRENO situada en los términos municipales de Sabadell y Sant Quirze del Vallés, que constituye el actual **recinto aeroportuario de Sabadell**, con una superficie de 689.972,32 metros cuadrados, de los cuales **662.972,32 metros cuadrados, radican en el término municipal de Sabadell**, y 27.047 metros cuadrados en el término de Sant Quirze del Vallés. Su forma se asemeja a un polígono irregular, desarrollado a lo largo del eje noroeste-sureste que conforma la pista de vuelo. La finca que constituye el emplazamiento y que radica tanto en el término municipal de Sabadell como el de Sant Quirze del Vallés, tiene la siguiente configuración perimetral de sus

Nota del registre de propietat

Segons l'Ajuntament l'aeroport no és seu i segons AENA (director de l'aeroport), es seu.

Quan analitzem la documentació, la cosa canvia, segons el registre de la propietat nº 6 de Sabadell el 100% de la propietat en ***"pleno dominio"*** correspon a AENA, per traspàs de l'Estat a aquesta empresa.

Però segons el registrador existeixen dues ***"cargas"*** i que són:

1. maig 1996 l'Estat cedeix la propietat de l'aeroport a AENA, amb la condició d'utilitzar les instal·lacions únicament com aeroport.
2. Novembre 1951 l'Ajuntament de Sabadell cedeix els terrenys de l'actual aeroport a l'Estat amb la condició de que aquesta instal·lació s'utilitzi com aeroport militar (la mateixa condició amb la que es va cedir al govern de la República).

El maig de 1962 arrel de la demanada interposada per l'Ajuntament de Sabadell, contra l'exèrcit de l'aire, reclamant la reversió dels terrenys de l'aeroport al no existir un destacament militar, el Tribunal Superior de Justícia, sentència que si be existeix la condició en la cessió dels terrenys, existeix material de l'exèrcit en l'aeroport i ***"circumstancialment"***, en aquell moment no hi havia un destacament militar, condició que posteriorment (ampliat el pressupost de l'exèrcit de l'aire) es va donar.

De la lectura de la sentència (STS 1815/1962) es desprèn que en dues ocasions, el Tribunal afirma que la condició que vol demostrar l'Ajuntament de Sabadell es "***circumstancial***" i no definitiva, per tant no concedeix la reversió dels terrenys.

Però la carga sobre els terrenys segueix existint i fins a on hem pogut esbrinar, no existeix en aquesta instal·lació cap destacament, ni material militar.

La infraestructura

L'aeroport es troba situat al punt geogràfic 41º31'15.2 latitud nord i a 2º06'18.1 longitud est, a una alçada de 143 metres sobre el nivell del mar i està obert a vols a aeronaus lleugeres que volen en condicions VFR, està catalogat com del tipus 2B segons la OACI (Organització d'Aviació Civil Internacional) i classificat com de tercera categoria administrativa.

Disposa d'una pista (13/31) de 900 x 30 metres, el final de la 31 està desplaçada 150 metres que no poden utilitzar-se per l'enlairament.

Està dedicat a l'aviació general i en el 2016 es van registrar un total de 19 passatgers (0,43%) comercials i 4.395 d'altres tipus de tràfic (99,57%). Tanmateix la majoria de les operacions son amb origen i destí Sabadell (80,88%) mentre aeroports com Reus i Girona, estan en un 4,26% i 2,45%[8]

La majoria de les operacions es produeixen entre maig i juliol.

Tipus d'operacions[9]	**%**
docència	55,2
altre tipus d'operacions	30,8
de l'Estat	11,3
treballs aeris	2,5
militar	0,2

El camp de vol te tres carrers de rodatge paral·lels a la pista principal, quatre plataformes d'estacionament d'aparells i una central elèctrica de 492 m^2 amb dos transformadors de 1000 i 400 KvA .

Els accessos es realitzen des de l'autopista C58 a escassos 300 metres de la sortida de la BV-1414 i a dos quilòmetres de Sabadell. La instal·lació compta amb un total de 530 places d'aparcament entre cotxes, autobusos i motos.

[8] Font: AENA
[9] Font: AENA any 2016

L’entorn

Situat a la comarca del Vallès Occidental entre les poblacions de Barberà del Vallès, Badia del Vallès, Cerdanyola, Sant Quirze del Vallès i Sabadell.

Te accés directe des de l’autopista C58 i a poca distància de les línies R4 de Renfe (Sabadell Sud) i dels Ferrocarrils de la Generalitat (Sant Quirze del Vallès).

Vista aèria de l'aeroport

Altres instal·lacions properes son:

- Quarter dels bombers de la Generalitat 2 qm.
- Universitat Autònoma de Barcelona 1,9 qm.
- Enllaç autopistes A7 - C58 2,3 qm.
- Sincrotró ALBA de Cerdanyola 3,7 qm.
- Ciutat de Barcelona 25 qm.

Afectacions

Les servituds aèries de l'aeroport de Sabadell estan regulades pel RD 584/72 i modificades recentment l'any 2010. [10]

Afecten a un total de 11 municipis:

- Badia del Vallès
- Barberà del Vallès
- Cerdanyola del Vallès
- Polinyà
- Ripollet
- Rubí
- Sabadell
- Terrassa
- Sant Cugat del Vallès
- Sant Quirze del Vallès
- Santa Perpètua de Mogoda

Vista parcial de les servituds aèries

[10] Font: AENA

Les servituds aèries estableixen les limitacions a les que estan subjectes els terrenys adjacents a l'aeroport, per tal d'evitar construccions, obstacles, edificacions i plantacions, que pugui impedir les maniobres d'aproximació, aterratge i enlairament dels aparells.

Això implica que qualsevol instal·lació/construcció/plantació que es realitzar en un radi de 5 quilòmetres de l'aeroport, haurà de tenir la corresponent autorització de l'Agència de Seguretat Aèria (AESA).[11]

La deixadesa de l'Administració de l'Estat els darrers anys, en la tramitació d'aquests permisos, ha fet que moltes de les construccions s'hagin realitzat sense la corresponen autorització. Un dels casos més grans detectats, va ser el projecte d'urbanització de Can Gambús, que afectava a 65 hectàrees del municipi de Sabadell.

Imatge de les servituds aèries

En cas d'incompliment les sancions van de 90.001 a 225.000 € i en qualsevol cas, l'eliminació de l'obstacle. [12]

[11] Font: Agència de Seguretat Aèria (AESA)
[12] Article 26 llei 584/1972

Accidents i incidents

Nota registre de propietat

Des de 1997, es troben registrats un total de 73 accidents/incidents relacionats amb l'aeroport, amb un total de 39 morts.[13]

Quan llegim els informes, podem detectar que molts d'ells es deuen al sobrepès dels aparells (per instal·lació de accessoris i altres motius) i per la manca d'experiència dels pilots.

Accident a Badia any 2018

Malgrat que alguns accidents s'han donat lluny dels municipis de l'entorn de l'aeroport, cal recordar que les circumstàncies en les que s'han produït, podien haver-se donat en sortir els aparells de l'aeroport (manca de manteniment, falles en els motors o inexperiència dels pilots).

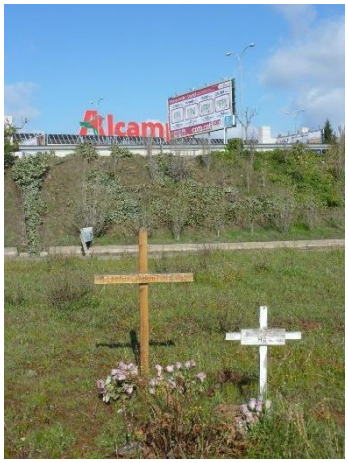
Anteriors a 1997 trobem un accident del juliol de 1951 a Sant Quirze del Vallès i quatre ressenyes a la premsa, a la Granja del Pas (1982), Badia del Vallès (1986), a l'autopista C58 (1992), a l'autopista A7 al nus amb la C58 (1992).

A l'entorn de l'aeroport s'han donat accidents com el d'un aparell matrícula russa a Barberà del Vallès (1997) 1 mort, al costat del centre comercial Alcampo (2001) 1 mort, a una plaça de Badia del Vallès (2005) 2 morts, al barri de Mas Duran de Sant Quirze (2005) 4 morts i a la benzinera de Badia del Vallès (2018) 2 morts.

Accident a Badia any 2015

A més d'aquests darrers s'han produït un aterratge a la C58 sobre un cotxe, una caiguda d'un aparell al pati d'una industria la capçalera de la pista 31 i un creuament de dues naus sobre la vertical de Sant Quirze.

[13] Comissió d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil (CIAIAC)



Accident any 2001

Tanmateix tenim accidents, en el que els informes parlen de que s'utilitzava una benzina diferent a la recomanada pel fabricant i que es volava sense el certificat d'aeronavegabilitat, maniobres per renovació de certificats que es realitzaven a menor alçada de la recomanada per l'Agència de Seguretat, vols en que l'avioneta apareixia i desapareixia del radar amb freqüència tot remarcant el to de veu exaltat del pilot, accident en el que els propietaris van manipular l'avioneta abans de que fos examinada per la Comissió d'Accidents o de helicòpters que eren muntats amb peces d'altres aparells, tot denunciant la pèrdua de documentació que no havien tingut mai.

En un altre terme trobem en els informes d'accidents, frases com:

- *"El personal de control no detectó visualmente ni por el sistema de presentación del radar (no accesible visualmente en ese momento) la trayectoria seguida por la aeronave M-WINT así como su errónea posición final hasta instantes antes del cruce de las aeronaves."*

- *"Le extrañó que, poco después que un avión tomara por la pista 31, se autorizara a otro a despegar por la 13"*

- "El piloto contestó afirmativamente, quizá sin saber lo que decía."

- *"seguramente sin intención de aterrizar allí, como entrenamiento o por diversión."* (avió de bombers – 1 mort)

- *"al escuchar las grabaciones, se intuye en el piloto un aparente estado de excitación, en contraposición con el modo tranquilo que se aprecia habitualmente en este tipo de comunicaciones"*

- *"la identificación del diseño que reflejaba el certificado de aeronavegabilidad, no se correspondía con el real"*

Aparells que utilitzen l'aeroport

Aquestes son les característiques d'alguns dels models que utilitzen l'aeroport de Sabadell:[14]

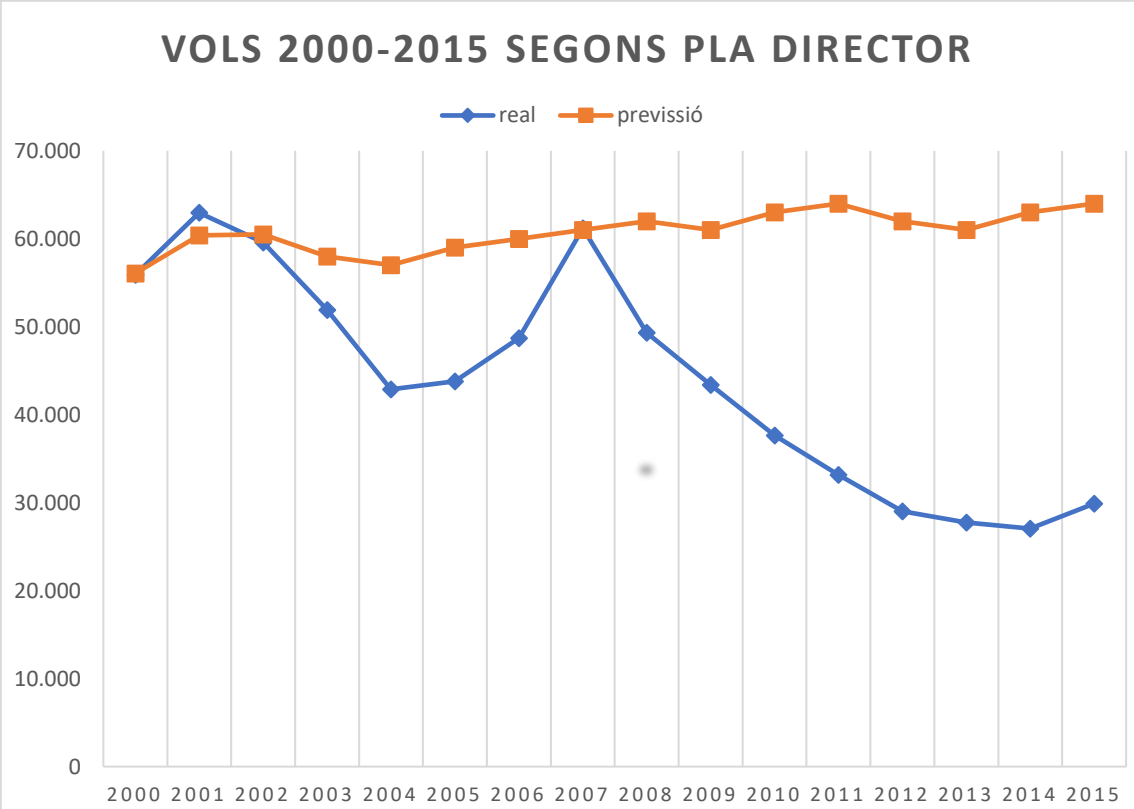
denominació	velocitat màxima (qm/h)	longitud pista (metres)[15]
Air Tractor 802	340	600
Cessna Skyhawk	229	390
Cessna Skylane	268	265
Cessna 172	226	263
Cessna 152	204	250
Pipper PA-28-180	227	236
Pipper Seneca	370	664
Tecnam P92	219	280
Tecnam P2002	290	392
Tecnam P2006T	287	394
Pilatus PC-12	527	867
Moragon UL2	160	200
Cessna Citation ISP[16]	740	976
Cessna Citation 500[16]	600	912
Cessna Citation CJ1[16]	698	1093

[14] Font: Fabricant dels aparells
[15] L'alçada sobre el nivell del mar de la pista, la temperatura i la pressió, poden variar la distancia
[16] Malgrat tenir una pista de 900 metres, aquests aparells segueixen aterrant a Sabadell

Evolució del tràfic aeri a Sabadell

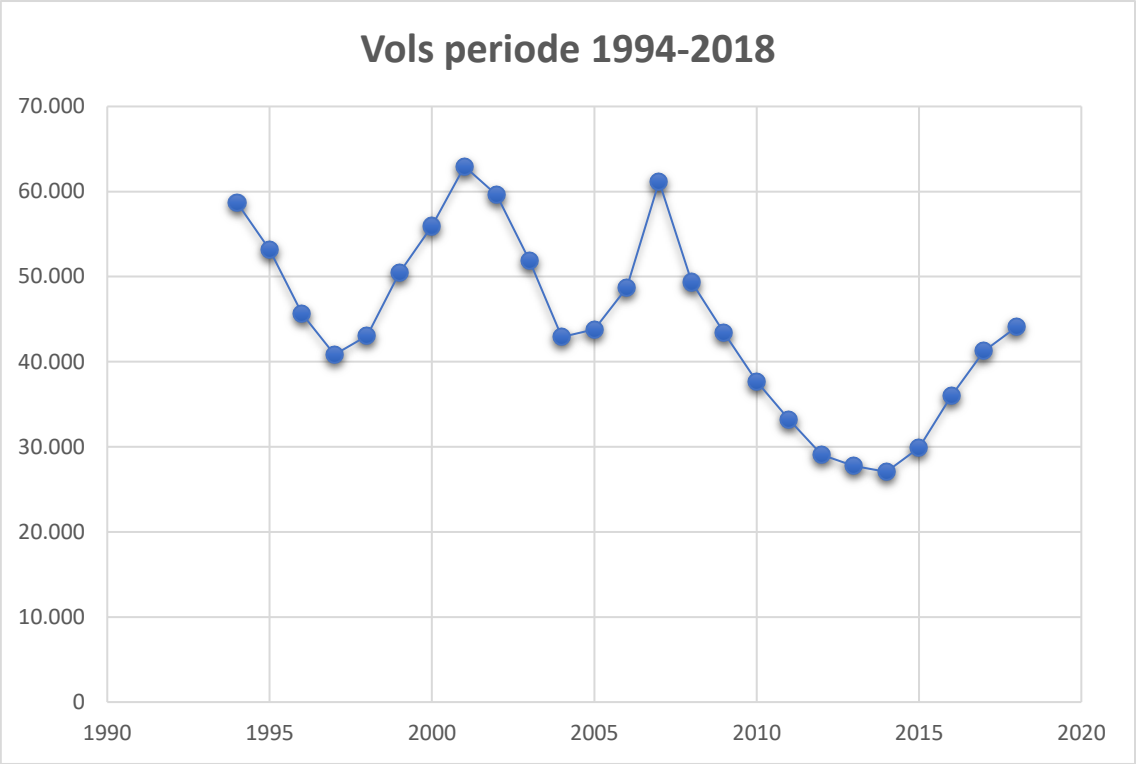
Hem recopilat dades estadístiques[17] dels darrers 25 anys, sobre la utilització d'aquesta infraestructura i on podem veure que el seu creixement, no tant sols és irregular, sinó que podem parlar de decreixement.

El Pla Director de l'aeroport, pel període 2000-2015 parla d'un creixement que passa de 50.476 vols l'any 1999 a 64.000 el 2015, la realitat en canvi va ser una molt diferent i es van registrar aquell any un total de 29.897 vols.



En el següent gràfic i taula, podrem observar el tràfic real que ha tingut Sabadell, infraestructura que recordem, no te tràfic de mercaderies transportades i un tràfic quasi nul de passatgers.

[17] Dades publicades per AENA



any	vols
1994	58.683
1995	53.194
1996	45.622
1997	40.827
1998	43.070
1999	50.476
2000	55.929
2001	62.963
2002	59.591
2003	51.901
2004	42.902
2005	43.814
2006	48.695
2007	61.195
2008	49.345
2009	43.399
2010	37.661
2011	33.182
2012	29.042
2013	27.735
2014	27.060
2015	29.897
2016	36.002
2017	41.260
2018	44.055

Altres infraestructures aeroportuàries de Catalunya

Existeixen a Catalunya diferents infraestructures aeroportuàries que van des de les grans instal·lacions, com són Barcelona, Girona, Reus i Lleida a instal·lacions més petites, utilitzades per a usos particulars, esportius i de serveis públics.[18]

aeroport	situació	pista (mts.)	material	elevació (mts)
Andorra-La Seu	42° 19' N / 1° 24' E	1267	asfalt	802
Bages	41° 46' N / 1° 53' E	400	asfalt	270
Sabadell	41° 31' N / 2° 06' E	900	asfalt	143
Manresa	41° 46' N / 1° 51' E	800	terra	280
La Cerdanya	42° 23' N / 1° 51' W	1000	asfalt	1092
Igualada-Òdena	41° 35' N / 1° 39' E	640	asfalt	350
Calaf-Sallavinera	37° 25' N / 6° 45' W	750	terra	718
Empuriabrava	42° 15' N / 3° 06' E	498	asfalt	2
Alfés	41° 32' N / 0° 38' E	1500	terra	214
Pla de Santa María	41º 22' N / 1º 18' E	420	terra	1345
Ulldecona	40° 37' N / 0° 28 E	400	terra	425
Palafolls	41º 41' N / 2º 44' E	600	herba	46
Tortellà	52º 13' N / 2º 36' E	400	herba	787
Mollerusa	41° 36' N / 0° 51 E	400	terra	300
Moia	41° 47' N / 2° 7' E	448	terra	680
Tiurana	41° 58' N / 1° 15' E	340	terra	650
Vallmoll	41° 15' N / 1° 14 'E	450	terra	184
Bellvei	41° 14' N / 1° 33 'E	455	terra	92

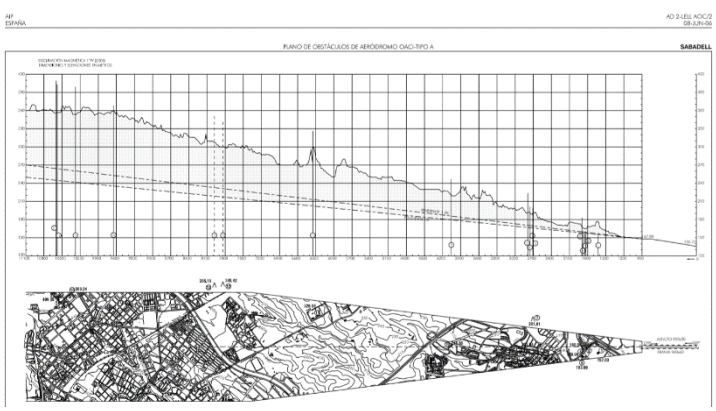
Mapa de navegació a Catalunya

[18] Font: ENAIRE. Tant sols hem inclòs les infraestructures asfaltades i de terra.

La reglamentació europea

El 26 de setembre de 2012 la Unió Europea aprova el reglament UE 923/2012 en la que es regulen les disposicions operatives comuns pels serveis i procediments de navegació aèria, aquest reglament va ser aplicat a Espanya en el BOE 159/2014.

El reglament europeu estableix al SERA 3105 les alçades mínimes que han de respectar els vols, ja siguin per les condicions climàtiques com per les aglomeracions de població, vivendes o llocs habitats, per tal de permetre en cas d'emergència aterrar sense perill excessiu sobres les persones o propietats que es troben en la superfície.



Mapa d'obstacles de l'aeroport (pista 13)

Aquestes condicions meteorològiques i les alçades mínimes, es desenvolupen en el SERA 5005, disposant que no es podran realitzar els vols a una alçada inferior als 300 metres sobre ciutats, pobles o municipis habitats, ni a menys de 150 metres.

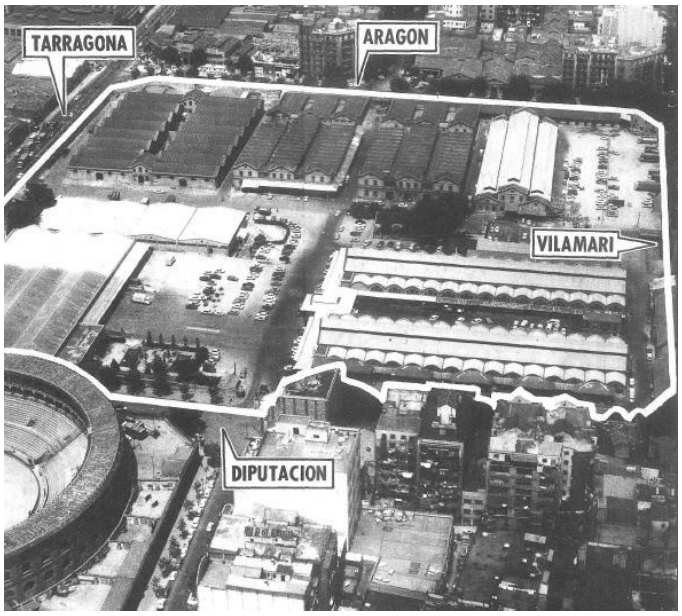
Tanmateix la normativa europea, regula el llançament d'objectes (SERA 3115), remolc (SERA 3120), descens en paracaigudes (SERA 3125) i vols acrobàtics (SERA 3130).

La normativa UE 800/2013, regula l'abastament de combustible dels avions (NCC.OP.130), que recordem ja va ser denunciat pels veïns[19], al incomplir-se les especificacions del fabricant, en aparells reactors, com ara els CESSNA Citation

[19] Defensor del Pueblo, queixa 09019445 any 2019

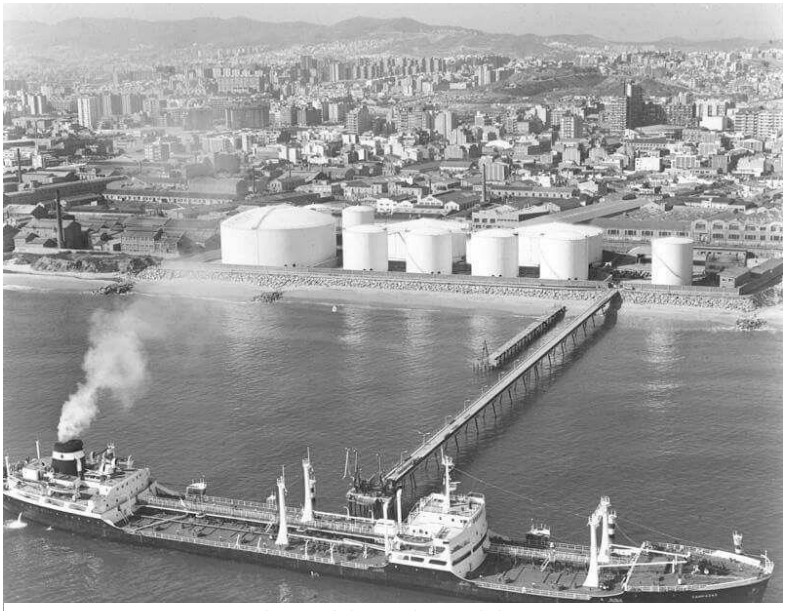
Deslocalitzacions

En l'entorn de l'Àrea Metropolitana de Barcelona en els darrers 30 anys, s'han donat deslocalitzacions i reformes urbanístiques de gran envergadura com ara l'organització dels Jocs Olímpics del 1992, que van acostar Barcelona al mar, la urbanització de molts espais industrials i com no, deslocalitzacions de grans empreses i infraestructures, sense que això representés pèrdues de patrimoni, d'empreses i de llocs de treball.



Escorxador de Barcelona

Exemples com l'escorxador del carrer Aragó a Barcelona, la Cross, la Campsa a Badalona, el Born, la Maquinista i així un llarg etcètera, tots han acabat en deslocalitzacions degudes al creixement de les poblacions i no per interessos econòmics de les industries, per tant hauríem de considerar aquí aquestes premisses i aportant una solució a l'estil de les realitzades en els espais abans citats.


El Pont del Petroli a Badalona

Proposta de solució

A qualsevol persona no se li escapa que donar una solució a la problemàtica de l'aeroport de Sabadell no es senzilla, són diversos sectors els implicats en aquesta infraestructura, no es pot tancar d'un dia per l'altre i per tant caldrà tenir present totes les opinions, per arribar a un acord.

A l'hora de buscar una solució a l'aeroport hem tingut present, els següents elements:

- La titularitat dels terrenys de l'aeroport.
- La classificació de l'aeroport a nivell nacional i internacional.
- El cost de les instal·lacions realitzades per l'Estat.
- El cost actual dels terrenys.
- El cost del trasllat d'empreses a un altre aeroport.
- Instal·lacions aeroportuàries a Catalunya.
- El cost de la transformació de les instal·lacions actuals.
- El futur del patrimoni històric existent.

El primer que caldria saber és si l'Estat vol seguir mantenint la titularitat de l'aeroport, mantenint-lo en la mateixa categoria tant nacional com internacional que te assignat actualment, sempre tenint en compte l'actual estatus jurídic que tenen els terrenys i la seva titularitat (com s'ha descrit a l'apart d'història de l'aeroport).

En cas de que l'Estat volgués mantenir l'actual situació, caldria saber si l'Ajuntament de Sabadell vol reclamar el pagament del valor actual dels terrenys (valorat en uns 258 milions d'euros[20]).

Com ja s'ha comentat, l'any 2006 el Ministeri de Foment va oferir el traspàs d'aquesta infraestructura a la Generalitat.

[20] Segons Agència Tributària de Catalunya, per l'any 2018

Tanmateix i d'acord amb el que disposen les escriptures públiques, l'Ajuntament de Sabadell podria reclamar a Foment el retorn dels terrenys, al no complir-se la clàusula d'utilització per part de l'exèrcit de les instal·lacions de l'aeroport[21] i abonar en tot cas, les inversions realitzades per l'Estat en aquesta infraestructura.

En qualsevol cas les Administracions Públiques, Estat, Generalitat i Ajuntament de Sabadell son els que hauran de determinar com a propietaris o usufructuaris, el destí de l'aeroport i dels terrenys.

La proposta que els veïns plantegem, passa per prioritzar la seguretat de l'entorn, envers la utilització lúdica que es dona a l'aeroport, però també entenem que s'han realitzat unes inversions (tant públiques com privades) i que en qualsevol cas, no és pot prendre una decisió precipitada, que a la fi comporti una pèrdua radical, de patrimoni, de llocs de treball, de negoci i de servei, com a conclusió doncs, caldria portar-la a terme, a mig i llarg termini.

Una millora en quan als problemes de soroll, seguretat i restriccions que comporten les servituds aèries, passa pel canvi en la utilització de la infraestructura, destinant-la com a base d'helicòpters de serveis públics i/o privats i traslladant l'aviació a un altre entorn.

Zona torre control i Museu Aeronàutic Catalunya

Per du a terme aquest canvi, cal observar des de l'aire com està la infraestructura muntada actualment, veurem que a l'esquerra es troba la nova torre de control, aparcaments i l'espai on està prevista la instal·lació del museu aeronàutic de Catalunya (en vermell a la imatge).

[21] Segons escriptura de gener de 1960 atorgada pel notari Jesús Led

Amb aquesta premissa es podria establir el Museu Aeronàutic de Catalunya, la torre de control, aparcaments per 145 cotxes i 8 autobusos, accessos i un heliport amb els seus hangars tant per guardar aparells com pel seu manteniment, això podria ocupar unes 16,85 Ha (en vermell a la imatge), un espai extens comparats amb altres heliports oficials com Algeciras (2 Ha), Ceuta (6 Ha) o Mònaco (2,5 Ha), però que podria donar molt de sí, ampliant altres activitats relacionades amb l'aeronàutica, mantenint-les totes agrupades al mateix entorn o simplement, traslladant altres serveis que estan situats en un altre indret.

Noves zones de l'aeroport

Actualment l'aeroport ja dona servei a helicòpters, per tant no seria un problema la ruta que han de seguir, que coincidiria totalment amb les cartes actuals de navegació. Tot el relacionat amb les servituds aeronàutiques dels heliports es troben al RD 862/2009.

Fases

Per fer aquest canvi, caldria fer diferents fases:

1. Escollir un aeroport que reculli els vols que fins ara es feien a Sabadell (veure pàgina 13)
2. Consultar a totes les poblacions i entitats afectades (del destí de l'aeroport), les objeccions, modificacions i opinions al respecte.
3. Condicionar l'aeroport de destí, amb les infraestructures necessàries pel seu nou funcionament (accessos, carrers de rodatge, espai dels hangars, equipaments de serveis, etc...)
4. Trasllat d'hangars, equipaments i avions a la nova destinació.
5. Definir a Sabadell els nous espais d'aterratge i trasllat intern d'hangars i infraestructures que actualment existeixen i estan destinades als helicòpters.
6. Definir els usos que es donarà a la resta de l'espai de l'aeroport, cosa que ja no correspon a aquesta comissió i que haurien de portar a terme l'Ajuntament de Sabadell i la Generalitat, tot tenint en compte la maca d'equipament sanitari, públic i social que pateix la comarca.

Glossari

A

A7 · 7, 10
AENA · 5, 6, 8
AESA · 9
Air Tractor · 12
Alcampo · 3, 10
Andorra · 13
Antoni Farrés · 3
Antoni Llonch · 4

B

Badia · 3, 7, 8, 10
Bages · 13
Barberà · 3, 7, 8, 10
benzinera · 3, 10
BOE 159/2014 · 14
bombers · 7, 11
Butlletí Oficial · 4
BV-1414 · 6

C

C58 · 6, 7, 10
Can Gambús · 9
Cerdanya · 13
Cerdanyola del Vallès · 8
Cessna · 12
Consell de Ministres · 5

E

Estat · 4, 6, 9, 16, 17

F

Ferrocarrils · 7
FerroNATS · 5
Foment · 5, 16, 17

G

Generalitat · 3, 5, 7
Girona · 5, 6, 13
guerra civil · 4

L

Lleida · 13

M

Manresa · 13
Mas Duran · 10
Moragon · 12
museu · 17

N

NCC.OP.130 · 14

O

Òdena · 13
operacions · 5, 6

P

Pilatus · 12
Pipper · 12
Pla Director · 5
Polinyà · 8

R

RD 584/72 · 8
RD 862/2009 · 18
Renfe · 7
República · 4
Reus · 5, 6, 13
Ripollet · 8
Rubí · 8

S

Sabadell · 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13
Sant Cugat del Vallès · 8
Sant Quirze del Vallès · 1, 3, 7, 8, 10
Santa Perpètua de Mogoda · 8
SERA 3105 · 14
SERA 3115 · 14
SERA 3120 · 14

SERA 3125 · 14
SERA 3130 · 14
SERA 5005 · 14
servituds aèries · 4, 8, 9
Sincrotró ALBA · 7
Síndic de Greuges · 3

T

Tecnam · 12
Terrassa · 8

U

UE 800/2013 · 14
UE 923/2012 · 14
Universitat Autònoma · 7