
Informe preceptiu per a l'aprovació del Pla d'aeroports, aeròdroms i he- liports de Catalunya 2009-2015

Informe del CADS 18/2008 12 de desembre de 2008

1. Introducció

El Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya (CADS) ha elaborat el present informe preceptiu per a l'aprovació del *Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports 2009-2015* (PAHC), en resposta a la sol·licitud del senyor Oriol Balaguer, director general de Ports, Aeroports i Costes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. La versió actualitzada del pla va ser rebuda el dia 3 de desembre de 2008, amb registre d'entrada al CADS número 157.

D'acord amb el que disposen l'art. 8 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i l'art. 5.4 del Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat, el CADS ha d'emetre informe preceptiu per a l'aprovació d'aquest pla, atès que el PAHC té naturalesa de pla específic de mobilitat.

2. Antecedents

La matèria de mobilitat ha estat una de les més abordades pel CADS des de la seva creació, atès que la Llei de la mobilitat atribueix als informes del CADS el caràcter de preceptius per a l'aprovació de determinats plans. Pel que fa en concret a la matèria d'aeroports, el CADS ha emès prèviament l'Informe 5/2008¹, sobre la versió del present Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de desembre de 2007, i l'Informe 1/2003², sobre el Pla d'aeroports i heliports anterior i encara vigent. Així mateix, també s'ha emès l'Informe 1/2007³ sobre l'Estudi d'impacte ambiental de les fases I i II del Pla Director de l'Aeròdrom de Lleida-Alguaire i de l'accés.

Atès que en els citats informes ja ha deixat palesa la seva postura sobre la política aeroportuària de la Generalitat de Catalunya, el CADS ha desestimat emetre informe sobre la Llei d'aeroports i heliports de Catalunya, fent una remissió a tot allò que ja havia expressat amb anterioritat.

3. Consideracions respecte de l'actual proposta de PAHC

La versió actualitzada del pla, de data 2 de desembre de 2008, té horitzó 2009-2015, ampliant així l'abast temporal de la versió sobre la qual es va fer l'informe 5/2008, que anava de 2007 a 2012. Altres modificacions substancials de la versió actualitzada respecte l'anterior es mencionen a continuació.

L'estructura del present informe segueix la de l'informe 5/2008. En primer lloc es formulen consideracions generals, i a continuació es presenten consideracions específiques, d'una banda, sobre el pla d'aeròdroms i aeroports i, de l'altra, sobre el pla d'heliports. Al final es fan un seguit de consideracions sobre l'informe de sostenibilitat ambiental i la memòria ambiental, i s'estructura un apartat de conclusions.

► Consideracions generals

La versió actualitzada del Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports no conté canvis substancials en les propostes de noves infraestructures aeroportuàries i heliportuàries, però sí que es pot observar que el procés

¹ L'informe es pot consultar a través de l'adreça web:

http://www15.gencat.net/cads/AppPHP/images/stories/informes/2008/informe_5-2008.pdf

² http://www15.gencat.net/cads/AppPHP/images/stories/informes/2003/1-2003_pla_aeroports.pdf

³ http://www15.gencat.net/cads/AppPHP/images/stories/informes/01_2007_informe_eia_fases_i_ii_del_pla_director_de_laerodrom_lleida_alguaire.pdf

de discussió de la versió anterior del pla ha tingut com a conseqüència la incorporació d'alguns aspectes ambientals al document de pla (p. 14 i apartat 1.5.9), que en l'anterior no es tenien en compte. Això és cert sobretot pel Pla d'aeroports i aeròdroms, ja que el Pla d'heliports no s'ha vist pràcticament modificat. També ha donat lloc a un informe de sostenibilitat ambiental més complet.

Ara bé, la incorporació d'aspectes ambientals fa referència principalment a criteris en la localització d'infraestructures i en la gestió de les infraestructures (ambdós aspectes molt necessaris i positius), però no s'ha vist reflectit en la definició del pla, és a dir, a nivell de plantejament de les necessitats aeroportuàries i heliportuàries, i els objectius estratègics de fons. Tal com ha reiterat el CADS en informes anteriors⁴, des d'una perspectiva de desenvolupament sostenible la participació del transport aeri en el model de mobilitat de Catalunya ha de respondre a l'equilibri entre les necessitats i oportunitats socials i econòmiques que aporta i els seus impactes ambientals i socials. Aquest balanç, però, no es veu reflectit ni en els objectius ni en les prioritats per als propers anys establertes pel PAHC. De fet, com s'afirmava a l'informe 5/2008 és difícil imaginar un escenari de minimització dels efectes ambientals de l'aviació, que és la direcció en què avancen diverses polítiques de sostenibilitat a Catalunya, sense una aposta clara per la racionalització de l'ús del transport aeri en si mateix, cosa que el PAHC – tampoc aquesta versió actualitzada – no aborda en cap cas.

El CADS insisteix en què augmentar la mobilitat aèria no pot ser un objectiu en si mateix. Sota la perspectiva de la mobilitat, el punt clau d'un pla com és el PAHC no hauria de ser la previsió d'infraestructures assumint una demanda sempre creixent, sinó l'anàlisi de les necessitats a mig i llarg termini, en base a d'altres instruments de planificació i les possibilitats i característiques d'un país com Catalunya. A partir d'aquí, caldria establir quines infraestructures calen per a respondre a aquesta demanda sota criteris de sostenibilitat ambiental, econòmica i social. És a dir, les necessitats i previsions de potencialitat d'usuaris s'ha de ponderar en relació als seus costos econòmics – també pel sector públic – i els impactes ambientals que genera, en especial el consum de sòl i l'afectació a espais naturals de les infraestructures, les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i altres contaminants, el consum d'energia fòssil, el soroll, etc. És una decisió estratègica de país establir quins mitjans de transport es consideren prioritaris i quines opcions són les que s'afavoreixen des de la inversió pública per a respondre a les diferents necessitats de mobilitat, segons la distància, els impactes ambientals, el temps de viatge, etc.

Tal com ja s'exposava a l'informe 5/2008, val la pena destacar també la relació amb les polítiques de canvi climàtic i en concret amb el Pla marc de mitigació del canvi climàtic de Catalunya 2008-2012 aprovat per acord de Govern a finals de setembre de 2008, que contempla les actuacions per a reduir 5'33 milions de tones anuals de CO₂ entre 2008 i 2012, i contribuir així al compliment dels compromisos de reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle de l'Estat espanyol en el marc del Protocol de Kyoto. Les actuals negociacions internacionals sobre aquesta temàtica preveuen uns compromisos de reducció encara més ambiciosos pel futur immediat, incloent les emissions de l'aviació.

Explícitament pel sector d'aviació, caldria prendre en consideració els efectes de les noves mesures acordades per la Unió Europea, que pretenen estabilitzar i reduir les emissions del sector, ara clarament en augment. Està ja en procés d'aprovació la proposta de directiva⁵ del Parlament i del Consell per esmenar la Directiva 2003/78/CE (veure informe 1/2007, pàg. 4), a la qual es fa referència a la pàgina 55 de l'ISA, i que preveu que a partir de l'any 2011 l'aviació entrarà dins el comerç europeu d'emissions. Així doncs, com es deia a l'Informe 5/2008, es troba a faltar en l'avaluació del sector que es fa al Pla les possibles tendències del sector de l'aviació en un futur a mig termini, que pot ser d'un menor creixement de la mobilitat aèria que l'actual. Alguns dels factors de futur que s'haurien de tenir en compte és l'augment del preu dels carburants i la tendència cap a una internalització de costos, coherent amb les polítiques de mitigació del canvi climàtic i de mobilitat, juntament amb una reducció dels ajuts directes i indirectes del sector públic, començant per la revisió del règim fiscal del combustible per a l'aviació, i la ja citada inclusió de

⁴ Informes 1/2003, 1/2007, i 5/2008.

⁵ Més informació sobre la situació de l'acord sobre la modificació de la Directiva 2003/78/CE de comerç d'emissions per incloure l'aviació es pot trobar a: http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm

l'aviació en el mercat d'emissions de CO₂ d'àmbit europeu. Aquesta mesura pretén incentivar no només la reducció de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle a través de millores tecnològiques sinó també l'equiparació a la internalització de costos associats a les emissions que han de fer altres mitjans de transport, i per tant influir en les decisions de prioritització de mitjans de transport i desincentivar l'ús de l'avió en trajectes curts o quan hi ha opcions més eficients.

► Consideracions específiques sobre el Pla d'aeroports i aeròdroms 2009-2015

Tal com s'argumentava a l'Informe 5/2008, el CADS considera que el PAHC no justifica suficientment la necessitat de les noves infraestructures previstes al pla. Aquestes signifiquen un augment de les infraestructures bastant considerable, que es concreten en quatre aeroports comercials més: Lleida-Alguaire (en construcció); Alt Urgell (Pirineus-Andorra); Corporatiu empresarial (sense localització decidida); Terres de l'Ebre (Tortosa), i la consolidació dels existents (Barcelona, Girona, Reus); així com 7 nous aeròdroms (Arnes; Cervera; Lladurs; Prats de Moià; Ribera d'Ebre; Tremp; Viladamat) que se sumen als 7 ja existents (Sabadell; Igualada-Òdena; Cerdanya, Alfés, Empuriabrava, Calaf-Sallavinera, Sant Fruitós de Bages). Només hi ha una breu referència a l'ISA (p. 42) i a la memòria ambiental (p. 207), que justifica la necessitat d'aquests nous aeròdroms per l'extinció d'incendis forestals.

A més a més, en aquesta versió del pla s'inclouen 6 nous aeròdroms dels quals es preveu que durant el termini de vigència del Pla s'analitzi la viabilitat (p. 78): Priorat, Vallmoll, el Castell de Santa Maria, Tàrraga, Mollerussa i Palafròls. Pel que fa al cas concret de Mollerussa, el Pla esmenta que si és viable es desenvoluparà dins el període del Pla (p. 95). No s'argumenta, però, perquè es creuen necessaris aquests nous emplaçaments. Cal posar en dubte la necessitat de nous aeròdroms si no es justifiquen adequadament; per exemple, en el cas de Mollerussa, es preveu que al nou aeroport comercial de Lleida-Alguaire també s'hi portarà a terme l'activitat d'aviació general, i per tant caldrà justificar-ne la necessitat. A més a més d'aquests, es fa explícit el caràcter no exhaustiu d'aquest pla, és a dir, que no es descarten nous aeroports privats (p. 98). Al Pla caldria avaluar els pros i contres d'un creixement encara més gran de la mobilitat aèria. De fet, com s'argumentava a l'Informe 5/2008, no consta que s'hagi avaluat si es podrien assolir els objectius del pla amb un menor nombre d'instal·lacions.

Així doncs, el CADS hi troba a faltar encara una diagnosi més acurada de les necessitats i de l'evolució del sector. La decisió de construir nous aeroports té grans repercussions en el model territorial i de desenvolupament del país. Caldria analitzar des d'un punt de vista de la mobilitat la necessitat real d'aquestes noves infraestructures, i avaluar si la demanda de mobilitat es pot afrontar amb altres mitjans ja existents o en previsió, com són la xarxa de ferrocarril i carreteres. És a dir, de cara a una racionalització del consum de recursos i afectació al medi ambient, seria més adequat optar per bones connexions amb transport terrestre amb els aeroports ja existents, que no pas construir-ne de nous.

Pel que fa al transport de mercaderies per via aèria, el CADS s'ha pronunciat en els anteriors informes (1/2003 i 5/2008), respecte la necessitat d'analitzar la conveniència de promoure el transport de mercaderies per aviació en comparació amb altres mitjans de transport, com són la via marítima i molt especialment el ferrocarril. A Catalunya ja s'han emprès mesures per promoure el transport de mercaderies per ferrocarril, com per exemple el nou eix transversal ferroviari. Per tant, sembla que té molt més sentit seguir apostant pel tren que no pas promoure l'ús del transport aeri. En tot cas, s'hauria de plantejar explícitament la complementarietat entre ambdós mitjans.

Pel que fa a aspectes concrets de les infraestructures previstes, tal com s'expressava a l'informe 5/2008 el CADS no entrarà a valorar de forma exhaustiva les ubicacions previstes pel PAHC. Tanmateix, vol insistir sobre les següents consideracions en relació amb diverses infraestructures en concret.

El CADS considera que el PAHC hauria d'orientar millor la ubicació del futur aeroport corporatiu/empresarial quant als seus requisits estratègics i ambientals, i que seria positiu que s'aprofités una infraestructura ja existent.

Pel que fa a l'aeroport de Barcelona, la voluntat que sigui el principal nus aeroportuari de la Mediterrània hauria d'estar condicionat a les possibilitats de creixement de l'aeroport i del seu accés en termes de sostenibilitat ambiental i al principi d'equilibri territorial. En qualsevol cas, la importància de l'aeroport de Barcelona hauria d'estar determinada per la qualitat i operativitat i no pas per les seves dimensions.

Pel que fa a l'aeròdrom d'Alfés, cal destacar positivament que en aquesta nova versió del Pla queda molt clar que es limitarà l'activitat aeroportuària que s'hi duu a terme, i que només es mantindran les operacions relacionades amb emergències i extinció d'incendis. L'activitat d'aviació general que en gran part es traslladarà al nou aeroport de Lleida-Alguaire.

► Consideracions específiques sobre el Pla d'Heliports 2009-2015

Pel que fa al Pla d'heliports, les principals consideracions de l'Informe 5/2008 feien referència a l'interès social i econòmic que s'atorga a l'activitat dels helicòpters *versus* impactes ambientals i percepció social de l'helicòpter. Pel que s'observa en la versió actualitzada del Pla, no s'han introduït massa canvis significatius, de manera que les consideracions que es feien a l'Informe 5/2008 continuen sent vàlides. Crida l'atenció que després del procediment d'avaluació ambiental de plans i programes no s'hagi introduït cap element ambiental nou. El procediment d'avaluació ambiental del pla hauria de garantir que els aspectes ambientals s'incorporen en la pròpia definició del pla.

El canvi més significatiu que s'observa és que a l'apartat 2.16, sobre la "promoció de nous heliports", es preveu un "pla d'acció de desenvolupament d'heliports" durant la vigència del pla, que no apareixia a la versió anterior; i s'especifica que el model de xarxa hauria de garantir que cada capital de comarca disposi d'un heliport que li doni servei. Cal posar en dubte que això sigui necessari, i en qualsevol cas s'hauria d'argumentar o buscar fórmules perquè es pugui oferir els serveis bàsics d'helicòpters a tot Catalunya amb un nombre raonable d'heliports. També és nou que a l'apartat 2.23, del programa d'actuació 2009-2015 (p. 179) es parla de "pla d'acció en infraestructures actuals" i de "l'estudi de la viabilitat de nous heliports". En concret se cita les ubicacions de Móra d'Ebre, Masquefa, l'Ametlla de Mar, Vic, Solsona, la Granadella, Bàscara, Mataró i diverses alternatives a la comarca d'Osona. Ara bé, no s'aporta cap justificació del perquè d'aquestes ubicacions, ni aquestes propostes s'han explicat en cap altre apartat del pla, malgrat que sí que es veuen reflectides en alguns dels mapes.

Com a mecanismes per a complir l'objectiu de "corregir el dèficit d'infraestructures heliportuàries" (p.171), es preveuen ajuts públics per adequació dels heliports existents, iniciativa pública per a la construcció de nous heliports, i ajuts per heliports d'iniciativa privada. Ara bé, seria convenient introduir criteris de prioritització en l'ús de recursos públics respecte les necessitats d'infraestructures de mobilitat a Catalunya. El Pla d'heliports és un veritable pla de promoció de l'ús de l'helicòpter sense limitació i sense justificar suficientment ni el dèficit d'infraestructures de què es parla i ni les previsions futures de creixement del sector.

De les consideracions que ja es feien a l'Informe 5/2008 en destaquem els següents punts:

L'apartat 2.6 fa referència a la percepció ciutadana de l'activitat dels helicòpters, on es parla de soroll i de risc d'accidents, tot i que d'una manera molt superficial. No hi ha cap altre referència a l'impacte ambiental dels helicòpters. L'Informe 5/2008 ja contemplava que s'hauria d'aprofundir més en l'avaluació d'altres impactes ambientals (consum d'energia, emissions, major profunditat en el tema de soroll).

Els objectius que planteja inicialment el Pla d'heliports de Catalunya combinen el reconeixement i la percepció de l'helicòpter com un mitjà de prestació de serveis d'interès social, amb el fet de considerar com a una font de noves activitats econòmiques. Per exemple, el pla assegura que un dels objectius de futur ha de ser desenvolupar el transport de passatgers i l'helitisme, sense més argumentació. El plantejament de fons que fa el pla és d'establir el context perquè les infraestructures no limitin el creixement de l'activitat heliportuària, sense que s'inclougi, però, cap ponderació en quant a costos o impactes, ni es

planteji la voluntat d'optimització dels recursos. Des del punt de vista del CADS, l'expansió excessiva d'heliports tampoc seria desitjable ni econòmicament, ni socialment ni ambientalment.

El CADS considera que no estan prou justificats els avantatges d'aquesta activitat en comparació amb els seus potencials impactes, que caldria tractar amb més detall i rigor, d'acord sempre amb les necessitats reals i la prioritització dels mitjans de transport segons l'ús. A més, cal d'evitar problemàtiques en el futur causades per una ubicació inadequada d'una infraestructura o per una manca de sensibilitat cap a la percepció de la població.

D'altra banda, pel que fa a l'extensió de la xarxa d'infraestructures heliportuàries, el pla contempla que s'haurà d'incorporar formalment l'helicòpter com un element més de transport en els plans de mobilitat i transport (p. 158, p. 172). Caldrà veure com s'haurà d'aplicar aquest punt, ja que hem de tenir en compte que no podem considerar l'ús de l'helicòpter com una opció de mobilitat típica.

La versió actualitzada del Pla continua mantenint com a objectiu del programa d'actuació 2009-2012 "que el 95% dels ciutadans de Catalunya tinguin la possibilitat d'accés a un heliport en menys de 20 minuts amb transport privat" (p. 169, p.176). També s'estableix aquest valor com a l'objectiu d'un "estudi de necessitats i localització de la xarxa d'accés general de la resta de Catalunya" (p.184), que s'avança al que hauria de fer l'estudi, que és analitzar les necessitats reals d'ús d'helicòpters i heliports. Tal com s'argumentava a l'Informe 5/2008, la mobilitat en helicòpter no s'hauria de plantejar com un "dret", sinó com una resposta a necessitats concretes on l'helicòpter sigui el mitjà més adient. Des de la perspectiva de la sostenibilitat i del ciutadà l'interès dels heliports rau en els serveis públics que aquest mitjà pot oferir (emergències, bombers, etc) i, per tant, no és important que el ciutadà pugui accedir-hi en un termini curt de temps, sinó que els serveis d'emergència puguin accedir de manera ràpida als ciutadans i als recursos amenaçats (extinció d'incendis, etc).

Pel que fa als procediments d'aprovació de noves infraestructures, el CADS considera que seria més adequat preveure un procediment específic d'aprovació que inclogui una anàlisi de la percepció social i els possibles impactes sobre l'entorn (soroll, però també de la localització de la infraestructura, accés, afectació al paisatge, etc.), sempre justificant la necessitat de construcció de l'heliport o helipista. El pla també hauria d'aclarir millor si les guies de bones pràctiques previstes al Pla (apartat 2.15) són només opcionals, o en quins casos s'haurien de fer servir o no. Seria convenient que fossin d'aplicació obligatòria.

► Consideracions sobre l'ISA i la memòria ambiental

En la redacció de l'Informe de sostenibilitat ambiental (ISA) del PAHC s'ha fet, des del punt de vista del CADS, un esforç considerable per a la minimització d'impactes relatius a les infraestructures aeroportuàries. Encara cal dir, però, que el contingut de l'ISA es veu poc reflectida dins el document de Pla, i a més a més l'ISA es centra sobretot en el Pla d'aeroports i aeròdroms, i molt poc en el d'heliports.

Com s'argumentava a l'Informe 5/2008, el procés d'avaluació ambiental estratègica ha de garantir que en la reflexió estratègica prèvia a l'elaboració del pla es tenen en compte els aspectes de sostenibilitat i els ambientals, i que aquesta valoració condicionarà de forma concreta les determinacions dels plans. En la documentació actual, l'ISA fa constar la incorporació dels aspectes de sostenibilitat ambiental en l'aplicació de les mesures contingudes al PAHC, però no reflecteix la manera com aquests n'han condicionat les decisions estratègiques. És a dir, no s'incorpora en la definició d'un model aeroportuari i heliportuari sostenible, ni en els objectius i plantejament de fons.

En l'ISA actualitzat del PAHC s'ha incorporat un seguit d'aspectes que l'anterior informe del CADS havia identificat com a mancança en relació amb legislació i planificació ambiental, com ara la llei de mobilitat, les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM), el Pla d'infraestructures i transports i el Pla de transports de viatgers de Catalunya. Ara bé, no es mostra com això s'ha incorporat i forma part dels objectius i mesures previstes al pla. Hi falta encara fer referència a estratègies de canvi climàtic i d'energia, com per exemple

el pla de l'energia 2006-2015 o el Pla marc de mitigació del canvi climàtic 2008-2012, les polítiques de paisatge, etc.

A l'ISA s'han dividit els criteris i objectius ambientals en tres grups:

- Criteris d'implantació de noves instal·lacions
- Criteris de sostenibilitat local, que es refereixen a la gestió de les instal·lacions
- Criteris de sostenibilitat globals, com ara les emissions de les aeronaus.

Tant en els criteris d'implantació de noves instal·lacions com els criteris de sostenibilitat local la versió actual de l'ISA ha millorat i el resultat és força complet. Ara bé, la contribució als criteris de sostenibilitat globals queda molt poc tractada i de manera molt superficial. S'argumenta que aquests aspectes depenen de les decisions de les associacions internacionals i la millora de les companyies aèries i operadors, i que en el context català del pla es pot plantejar poques coses. Tanmateix, la rellevància d'aquests aspectes, i en particular el canvi climàtic, haurien de portar a fer una consideració estratègica de fons, que certament és pertinent en el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports. És a dir, aquests criteris no signifiquen només discutir quines mesures es poden prendre per millorar l'eficiència dels avions (com ara l'optimització de recorreguts) sinó que impliquen també decidir com a model de país sobre la prioritització de diferents mitjans de transport segons característiques i necessitats. Per exemple, la promoció de la xarxa del tren d'alta velocitat i de molt bones connexions per ferrocarril entre ciutats mitjanes catalanes, fa que sigui menys necessària la ubicació de més aeroports comercials a Catalunya, o permet establir que ambientalment, socialment i segurament també econòmicament el tren és una opció millor que no pas els vols a distàncies curtes, i per tant prendre mesures per afavorir-los, etc.

En relació a les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i altres contaminants locals vinculats a l'activitat aeroportuària, es troba a faltar un tractament més a fons, sobretot de les previsions a mig termini si es desenvolupa tot el pla. El PAHC no fa cap estimació de les emissions de CO₂ i el consum energètic del sector de l'aviació a Catalunya el 2015, dada molt interessant per a ponderar la contribució del PAHC (tant els avions comercials, l'aviació general, com els helicòpters) als compromisos d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. L'ISA argumenta – prenent una postura força optimista - que "l'increment de vols pot venir compensat en la millora tecnològica de les aeronaus, i les millores en les operacions aèries" (p. 23 de l'ISA), sense aportar dades concretes d'aquest fet.

De fet, a la mateixa pàgina 23 de l'ISA es presenta la dada que les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle de l'aviació només corresponen al 3% de les emissions totals de la Unió Europea (UE). Aquesta dada, però, no inclou els efectes indirectes d'escalfament, com les emissions de NO_x, l'efecte dels cirrus induïts i de les cues de condensació de les aeronaus, i per tant l'impacte global és superior a aquest percentatge (de 2 a 4 cops segons diverses estimacions) (Comissió Europea, 2005⁶). A més a més, segons la mateixa font les emissions de l'aviació estan augmentant ràpidament, de manera que l'increment pot compensar gran part de les reduccions que la UE aconsegueix en altres sectors per tal de complir amb el Protocol de Kyoto.

Finalment, cal dir que el document de pla ja incorpora la memòria ambiental, on s'explica el procés d'avaluació ambiental que s'ha seguit en l'aprovació del Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports i es resumeix el contingut de l'ISA. Vist el conjunt del procés, el CADS considera positiva aquesta primera avaluació ambiental estratègica a la planificació del sector aviació, malgrat que caldrà seguir treballant en propers plans per tal d'aprofitar tota la potencialitat de l'avaluació ambiental. Aquest ha de permetre incorporar la reflexió estratègica de la sostenibilitat, tant a l'àmbit global com a l'àmbit de Catalunya, a la definició del pla.

⁶ Comissió Europea, 2005. *Questions & Answers on Aviation & Climate Change; MEMO/05/341, 27/09/2005.*
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/05/341&format=HTML&aged=0%3Cuage=EN&guiLanguage=en>

4. Conclusions

Havent vist la versió actualitzada de la proposta de Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports 2009-2015 i atesos els raonaments exposats, i valorant positivament les incorporacions introduïdes, el CADS considera que les conclusions expressades en l'Informe 5/2008 continuen sent vàlides, i per tant les reproduïx a continuació:

Primer.- El PAHC no incorpora suficientment la perspectiva de la sostenibilitat en el seu plantejament. Tanmateix, els impactes ambientals es tracten a l'Informe de Sostenibilitat Ambiental, que es centra en una reducció dels impactes ambientals de les infraestructures.

Segon.- Caldria incorporar una orientació del PAHC més cap a la mobilitat (per tant, necessitats i previsions de futur) que no pas cap a la previsió d'infraestructures. La justificació de les infraestructures que proposa el PAHC hauria de basar-se i tenir en compte altres polítiques i la seva definició en plans que s'estan desenvolupant a Catalunya, en àmbits com el canvi climàtic, l'energia, la mobilitat o el paisatge. Els problemes derivats de la integració a nivell d'infraestructures solen ser conseqüència d'una manca de visió transversal i de perspectiva de futur.

Tercer.- Pel que fa als aeroports i aeròdroms, el PAHC preveu la construcció de fins a 11 instal·lacions. En el cas dels heliports, el pla no posa límits a la seva promoció. Calen criteris de sostenibilitat ambiental, social i econòmica per tal de valorar la necessitat real de totes aquestes noves infraestructures amb especial importància d'aquells serveis que atenguin a necessitats socials (serveis d'urgència, lluita contra incendis, etc.).

Quart.- El contingut de l'ISA no es veu reflectit al PAHC. Caldria que s'incorporés per respondre a l'objectiu de l'avaluació ambiental de plans i programes, que no és altre que garantir que en el procés d'elaboració de qualsevol pla es tinguin en compte objectius de sostenibilitat ambiental i s'incorporin aquests elements en el propi pla.

Això és tot el que ens cal informar al Govern de la Generalitat de Catalunya.
Pel Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya,

Ramon Arribas i Quintana
Director

Barcelona, 12 de desembre de 2008