



Gabriel Barceló Milta, secretario del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares,

CERTIFICO:

«Que el Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares de día 26 de junio de 2020, en referencia a “la ampliación y modificación área terminal aeropuerto de Palma de Mallorca (6C/2020)” adoptó el siguiente acuerdo, sin perjuicio de la posterior aprobación del acta:

“Antecedentes y documentación

1. *Día 22 de abril de 2019, se registra de entrada en la Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca (RE núm. 9386/2019) solicitud de informe de acuerdo con el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica sobre el alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto indicado en el asunto.*
2. *Día 05 de junio de 2019 se envió certificado a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición ecológica con el acuerdo del Pleno de la comisión de medio ambiente de las Islas Baleares de día 30 de mayo y los informes realizados por la CMAIB y la Dirección General de Energía.*
3. *Día 21 de enero de 2020, se registra de entrada en la Conselleria de Medi Ambient i Territori (RE CMAT núm. 870/21-01-2020) solicitud de informe de acuerdo con el artículo 37.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental por parte de ENAIRE.*
4. *El Estudio de Impacto Ambiental y el Proyecto se encuentran en la página web de Enaire. Se redactó por AENA en octubre de 2019.*
5. *Día 20 de febrero de 2020 se retira el punto de la orden del día del subcomité de evaluaciones ambientales a petición del promotor.*
6. *A fecha de 4 de marzo de 2020 se mantuvo una reunión con el promotor en las oficinas de la Comisión donde se acordó revisar el Estudio de Impacto Ambiental.*
7. *Día 22 de mayo de 2020, se registra de entrada en la Conselleria de Medi Ambient i Territori (RE SAA núm. 591) DOCUMENTO DE ACLARACIÓN AL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LAS ACTUACIONES: plataforma de remotos, edificio procesador y módulo A, módulo D y accesos, viabilidad y aparcamientos.*

Tramitación

Según el apartado d) del artículo 7.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el proyecto de Ampliación y remodelación del área terminal debe someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Trámite de consulta art. 3 ley 21/2013, de 9 de diciembre y 26 (en relación con el 7) de la ley 12/2016, de 17 de agosto.

Descripción del proyecto inicial

1. El documento inicial propone cuatro actuaciones en el aeropuerto de Palma en los siguientes ámbitos:

1.1 Plataforma de remotos

1.2 Edificio procesador y módulo A

1.3 módulo D

1.4 Accesos, viabilidad y aparcamientos

1.bis.- El documento aclaratorio modifica aspectos del documento inicial que se precisarán en cada apartado.

1. Las actuaciones en la plataforma de remotos consistían en la ampliación de posiciones de estacionamiento de aeronaves en remoto en la zona noreste de la plataforma (fig.1), entre las pistas de aterrizaje, tras la demolición de los edificios existentes.

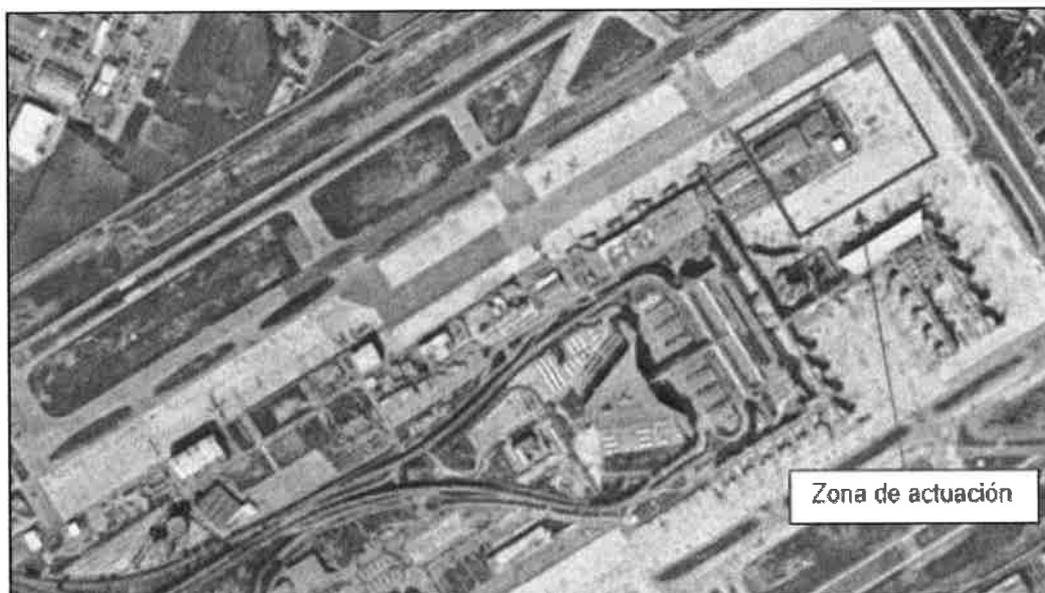


Fig1: situación plataforma de remotos

Esta futura plataforma preveía capacidad para albergar 6 puestos de estacionamientos de aeronaves tipo C y 3 puestos de estacionamientos tipo MARS (3 aeronaves tipo E o 6 estacionamientos tipo C) con lo que la plataforma tendría una posibilidad máxima de 12



estacionamientos tipo C, un área destinada para los equipos handling y un vial de servicio que discurriría tanto a través de la plataforma como alrededor de esta. También es objeto de este proyecto la eliminación de sus dos calles, V1 y V2, para aeronaves tipo C y la posterior creación de una única calle de rodaje Vx para aeronaves tipo E. (fig.2)

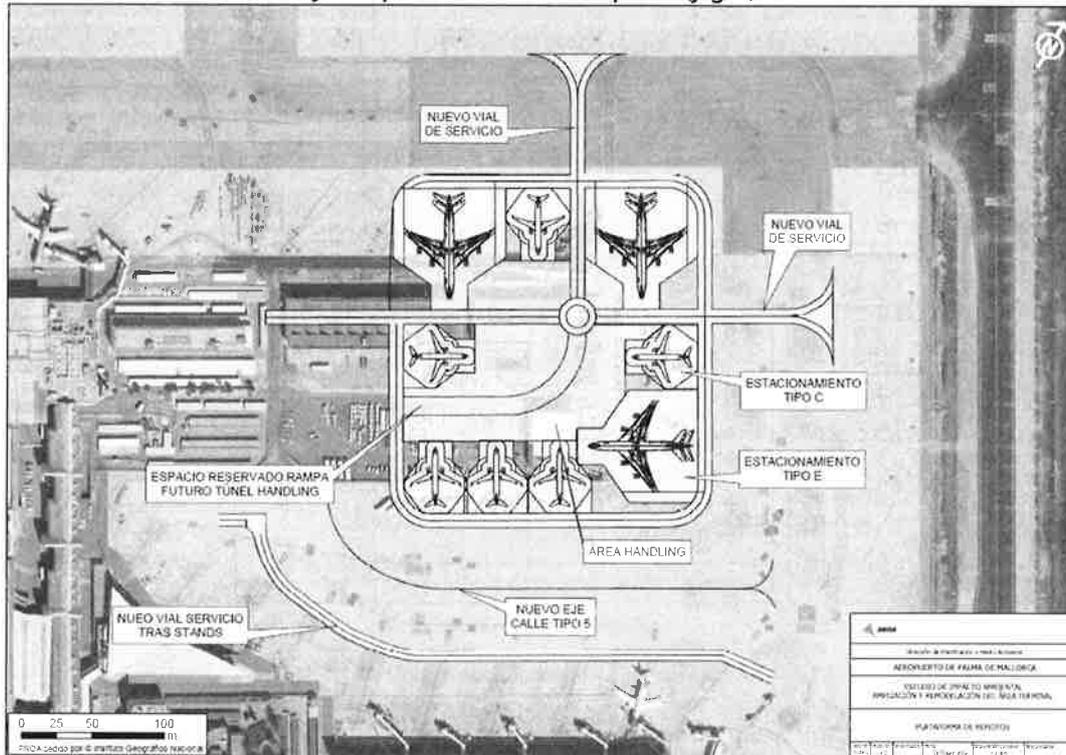


Fig.2: Proyecto plataforma de remotos

Según el PROYECTO CONSTRUCTIVO DEFINITIVO publicado por Aena en febrero de 2019: la superficie aproximada es de 40.000 m². Actualmente está destinada a la actividad handling. Hasta hace unos meses se ubicaban en ella tres edificios de servicios y una zona para el estacionamiento de los vehículos de apoyo a la aeronave.

Actualmente los edificios de Iberia cargo e Iberia Campo han sido demolidos hasta la solera, aunque el edificio de Iberia Cargo cuenta con un sótano que es necesario demoler. El edificio Aena II sigue en funcionamiento.

Por otro lado, existen dos calles de rodaje para aeronaves de categoría C que dan acceso a los puestos de estacionamientos situados en R8 y R9 y se tiene acceso desde Gate G, LJ y LG2.

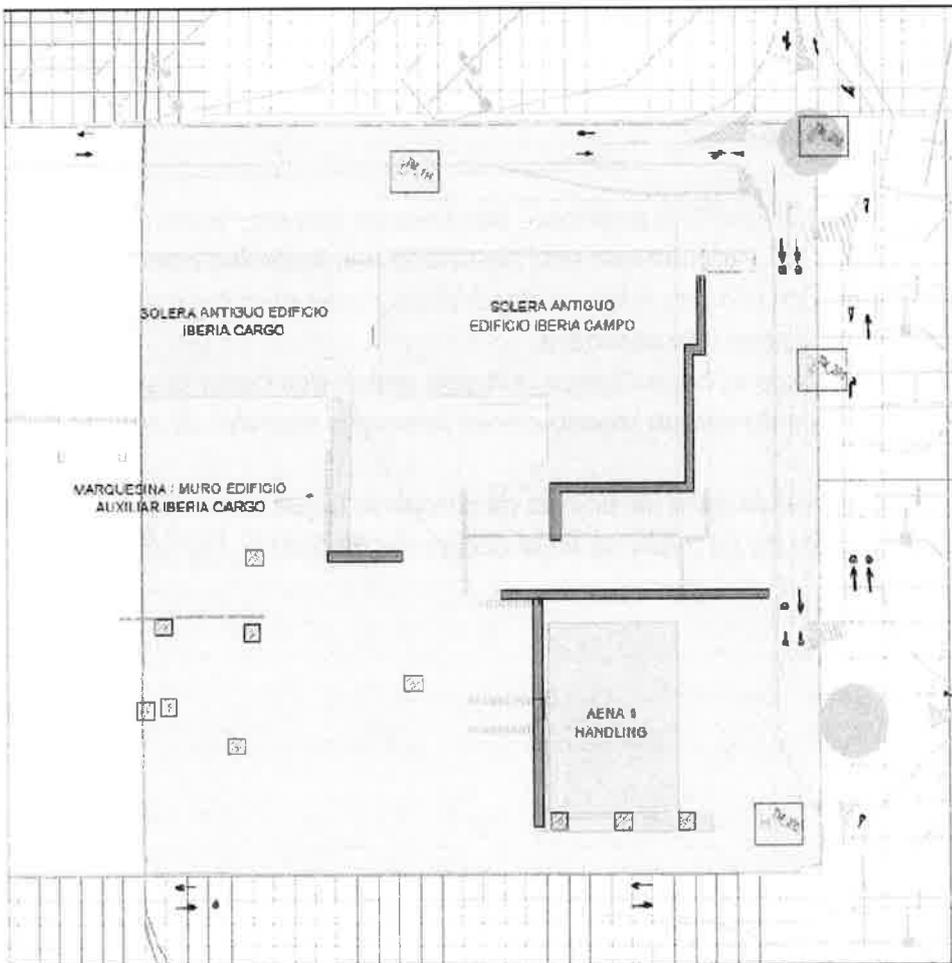
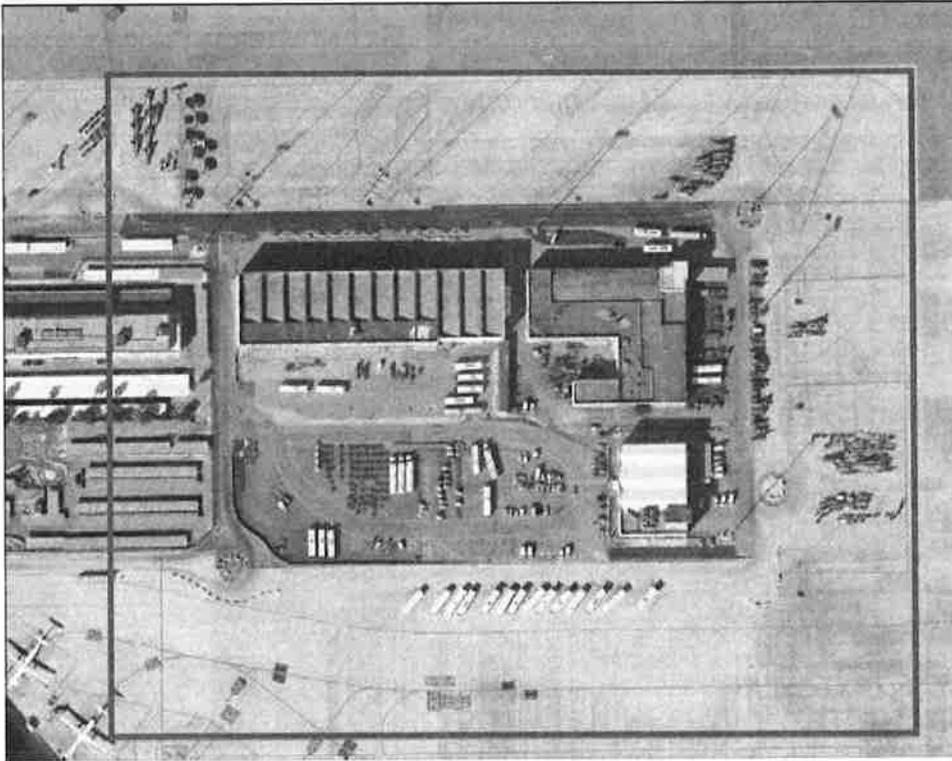




Fig.3: foto aérea y plano demoliciones y desmontajes

Finalmente, según el documento aclaratorio, las actuaciones consistirán en la pérdida de las siguientes posiciones de estacionamiento remoto: 23A,23,24,25,26,27,28,29 y 30. (Fig.4)

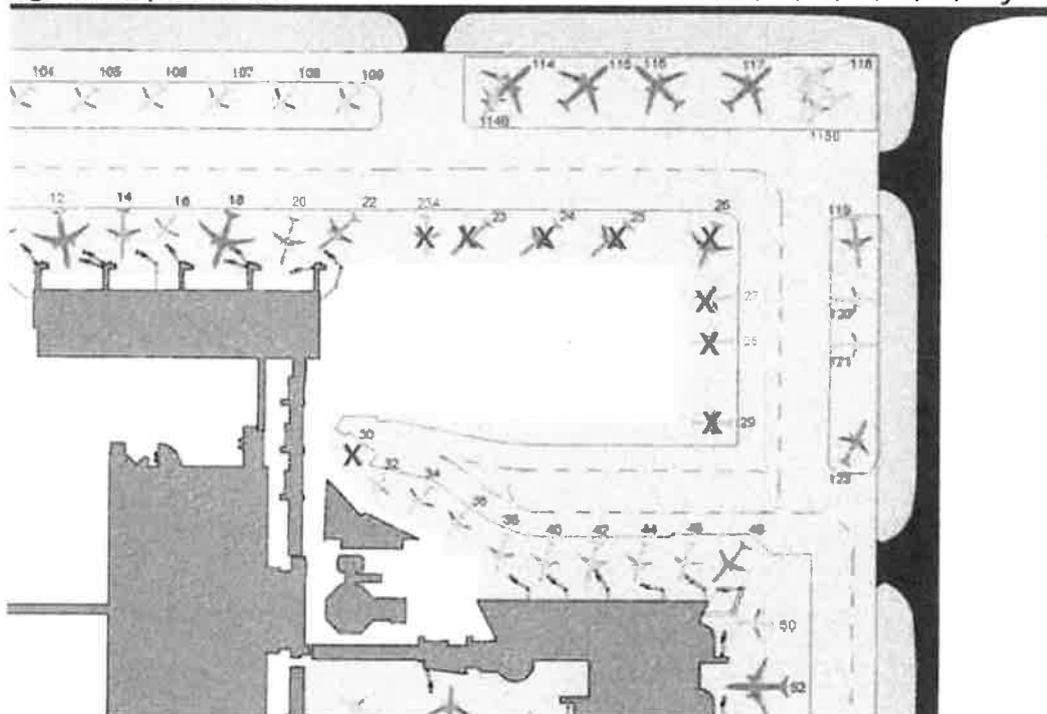


Fig.4 Se pierden las posiciones marcadas con una X.

Y se obtendrían 6 posiciones: tres tipo E y tres tipo C. (Fig.5)

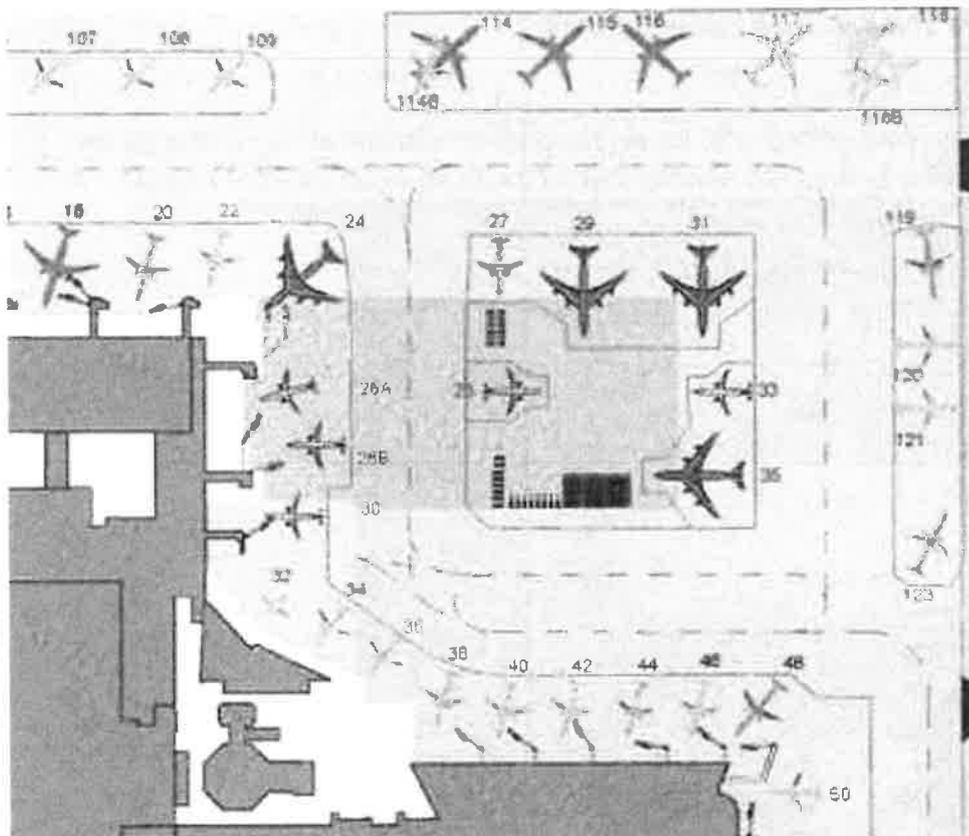


Fig.5 plataforma remoto según proyecto final

2. Según el Estudio de Impacto Ambiental inicial el edificio procesador se remodela y se amplía así como el módulo A hacia el este y hacia el oeste y las dos plataformas de estacionamiento de aeronaves asociadas. Con estas actuaciones se consiguen 13 nuevas puertas de embarque. También se proyecta el nuevo edificio de control de accesos y cantina y una dársena para jardineras para la llegada de pasajeros en remoto. (Fig.6)

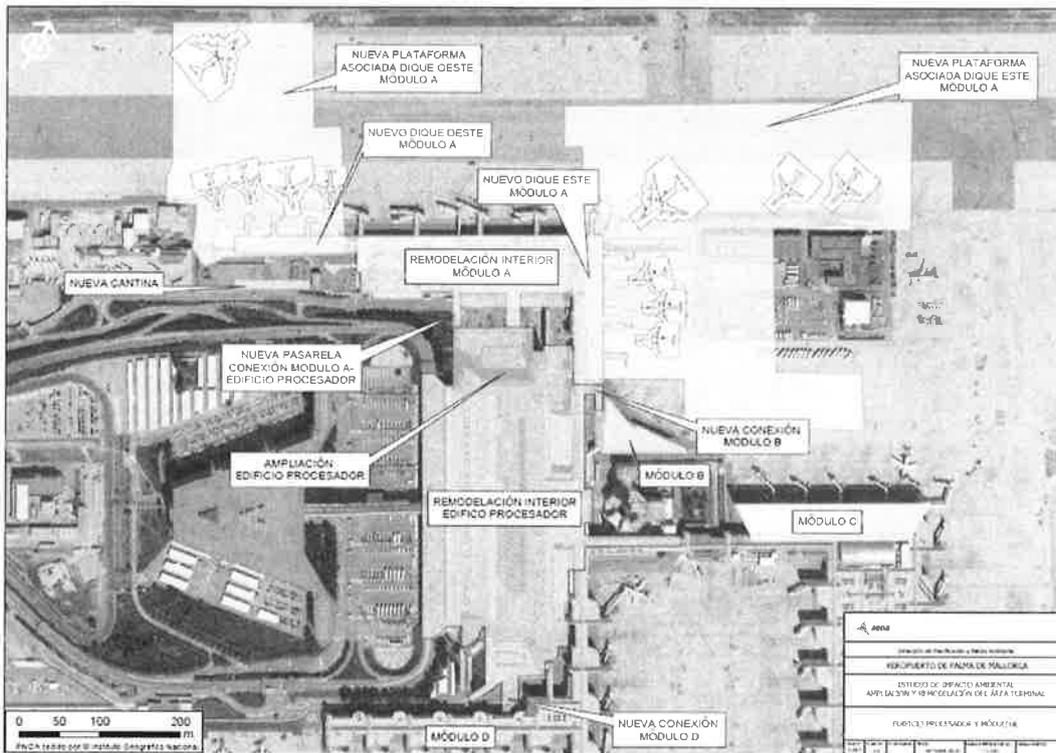


Fig.6: Actuaciones Edificio Procesador y Módulo A

El documento aclaratorio indica que las actuaciones implican la pérdida de las posiciones 01, 05, 06 en remoto. (fig.7)

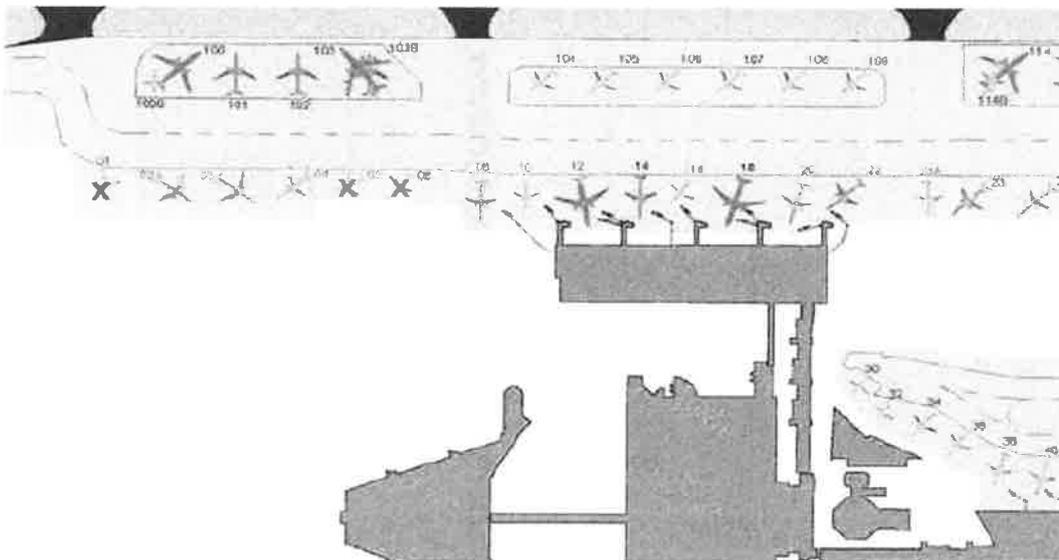


Fig.7 posiciones eliminadas marcadas con X

De estas se recuperan, por un lado, dos posiciones en contacto en el lado oeste: 06A y 06B y una posición en el lado este: 24. Adicionalmente, en el lado este se recuperan las tres posiciones perdidas en el proyecto plataforma de remotos (posiciones 26A, 26B y 30 en contacto). (Fig.8)

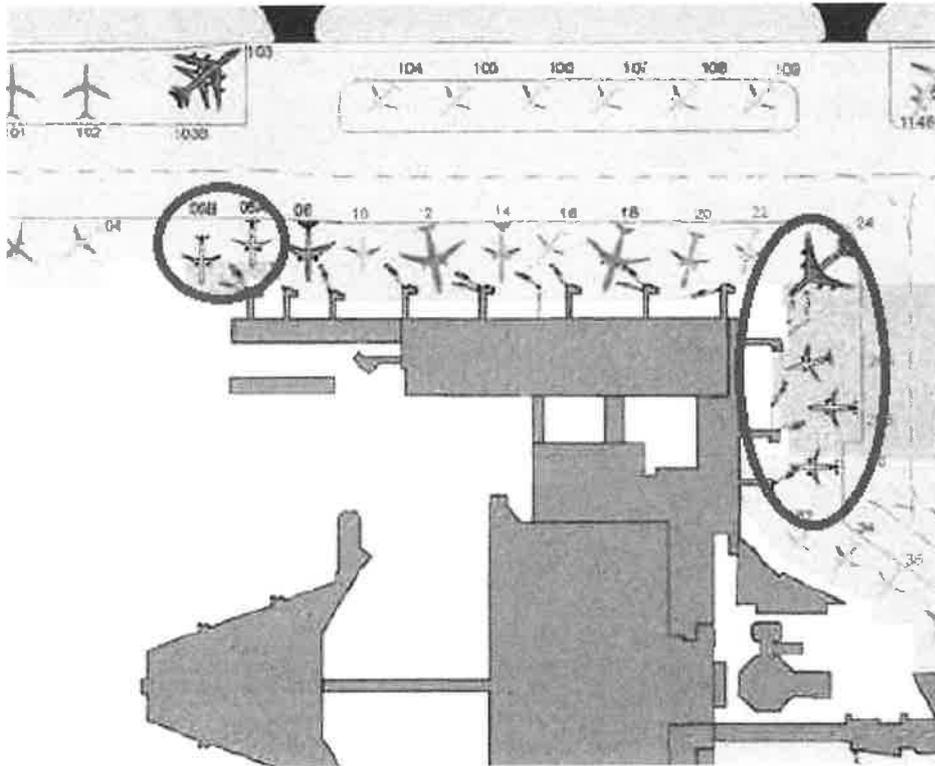


Fig.8 Nuevas posiciones en contacto, Círculo Rojo

3. Respecto al módulo D, se amplía por medio de un nuevo dique y la plataforma en contacto asociada a las tres nuevas pasarelas de los puestos 150,151 y 152, así como la ampliación de la superficie comercial. (fig.9)

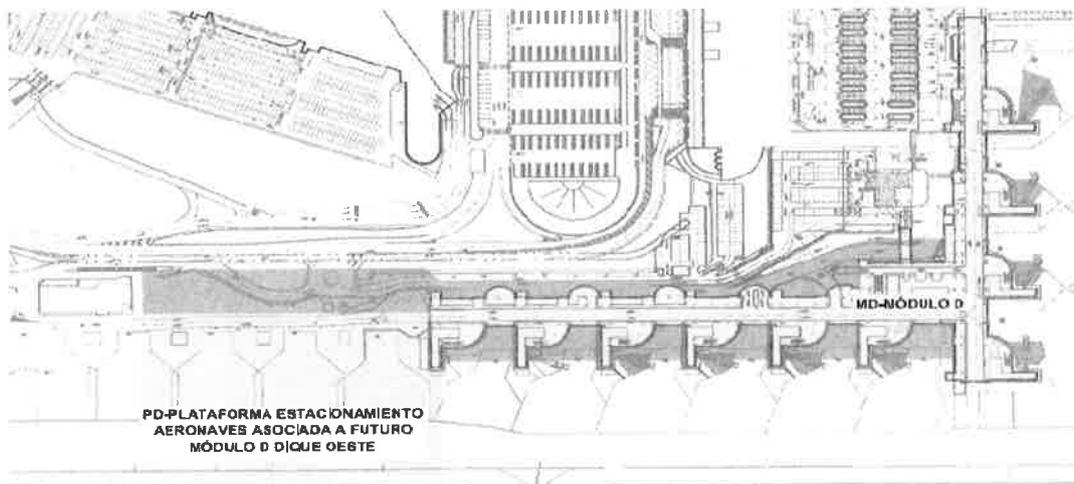


Fig.9: Ampliación Módulo D

En el documento final se reajusta el número de estacionamientos para aeronaves con el objetivo de no incrementar el número total respecto a los existentes en la actualidad. El objetivo de las actuaciones realizadas es incrementar el número de puestos de estacionamientos de contacto,



reduciendo el número de puestos en remoto. Esto permitirá reducir emisiones ya que se reducen los tiempos de encendido del APU y el número de vehículos de apoyo a la aeronave.

Tipo de STAND	Situación actual	Proyecto reducido
STAND en contacto	35	43
STAND en remoto	62	54
TOTAL	97	97

- 4. Accesos, viabilidad y aparcamientos: actualmente el aeropuerto cuenta con varias zonas de aparcamiento de vehículos con una capacidad total de 12.910 plazas. El proyecto inicial propone ampliar los aparcamientos de abonados, estacionamiento exprés y de autobuses, así como modificar los accesos y salidas del aeropuerto mediante la reconfiguración de los carriles de acceso y la incorporación de un nuevo vial de salidas. (fig.6)*

-Ampliación del aparcamiento de abonados A: presentan en el EIA una superficie de ampliación de 4.280 m², superficie a desbrozar de 3.785 m² y permitía obtener 154 nuevas plazas, el drenaje de pluviales a red urbana. Suministro de energía eléctrica mediante acometidas en baja tensión.

Finalmente, según el documento de aclaración, la intervención se reduce a 3.735 m² y 133 nuevas plazas de aparcamiento.

-Ampliación del aparcamiento de abonados B: el documento inicial recoge una superficie de ampliación de 28.514 m², superficie a desbrozar de 15.901 m² y se lograban 925 nuevas plazas de aparcamiento. El drenaje a red de urbanización previo paso por separador de hidrocarburos. Suministro de energía eléctrica mediante acometidas en baja tensión.

Según el nuevo documento presentado se reduce a 13.155 m² de superficie y 511 nuevas plazas de aparcamiento.

-Ampliación del aparcamiento de abonados G: presentan un documento inicial con una superficie de ampliación de 16.850 m², 620 nuevas plazas de aparcamiento, superficie a desbrozar de 17.845 m², drenaje a red de urbanización previo paso por separador de hidrocarburos. Suministro de energía eléctrica mediante acometidas en baja tensión.

El documento final suprime esta ampliación.

-Ampliación aparcamiento exprés drop-off llegadas: el documento inicial ocupa dos zonas ajardinadas, se consigue ampliar la superficie de actuación hasta 13.000 m² habilitando 102 nuevas plazas, la superficie a desbrozar es de 3.719 m². El drenaje se realizará conectando a la red de drenaje del viario existente. Suministro de energía eléctrica mediante acometidas en baja tensión.

El documento aclaratorio lo limita a 97 plazas de aparcamiento y 3.465 m² de superficie.

-Ampliación aparcamiento autobuses: según EIA inicial, eliminando la fuente norte (superficie 4.230 m²), se consiguen 10 nuevas plazas de aparcamiento, superficie a desbrozar de 1.357 m². El drenaje se realizará conectando a la red de drenaje del viario existente. Suministro de energía eléctrica mediante acometidas en baja tensión.

El documento aclaratorio obtiene las mismas 10 plazas de aparcamiento pero ampliando sólo 1692 m² de superficie.

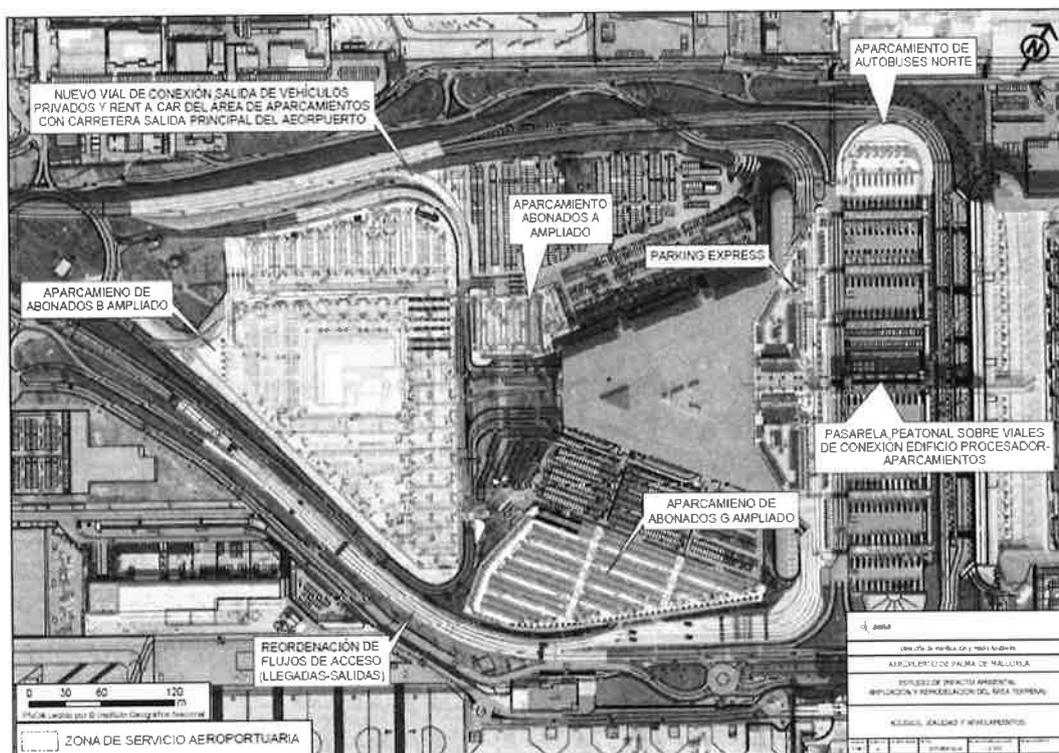


Fig.10: Accesos, viabilidad y aparcamientos

En el documento final se afirma que no hay incremento de plazas de aparcamiento de vehículos excepto para trabajadores.

Para ello reajustan el número de plazas de aparcamientos para vehículos, pasando de las 1944 planteadas inicialmente en el "Estudio de Impacto Ambiental" a 751 plazas, según la siguiente tabla:

Aparcamiento	Δ plazas EsiA	Δ superficie m2 EsiA	Δ plazas Proyecto reducido	Δ superficie m2 Proyecto reducido
Aparcamiento abonados A	154	3.735,00	133	3.735,00
Aparcamiento abonados B	925	29.987,00	511	13.155,00
Aparcamiento abonados G	620	15.021,00	0	0,00
Aparcamiento express drop off llegadas	97	3.465,00	97	3.465,00
Aparcamiento autobuses	10	1.692,00	10	1.692,00

Igualmente, toda la ampliación del edificio hacia el este permite ampliar el área destinada a patio de carrillos, instalando nuevos equipos de inspección de equipajes estándar 3 (EDS3), de acuerdo con las nuevas exigencias establecidas a nivel europeo para la inspección del equipaje de la bodega.

7. El documento final incluye una serie de modificaciones y aclaraciones respecto al Estudio de Impacto Ambiental:

Según el documento, el objeto del mismo es exponer las consideraciones efectuadas por el Gobierno Autonómico en la reunión mantenida a 13 de febrero de 2020, donde se alcanzaron los siguientes acuerdos:

- No incremento de capacidad del aeropuerto, como consecuencia de este proyecto.*
- Planteamiento de movilidad sostenible.*
- Modificaciones a realizar por AENA sobre el proyecto (no incremento de plazas de aparcamientos de vehículos, excepto para trabajadores. No incremento de puestos de estacionamientos de aeronaves.)*
- No desarrollo hotelero en el aeropuerto.*

Adicionalmente se incluyen otras consideraciones:

- Aclaraciones acerca de la huella de carbono y cambio climático*
- Actuaciones en materia de sostenibilidad y cambio climático.*

1.-No incremento de la capacidad como consecuencia de este proyecto

Acorde al documento aclaratorio no se contempla la modificación de la capacidad declarada, 66 ops/hora. El objetivo de las actuaciones es modernizar las infraestructuras adaptándolas a los nuevos requisitos de la normativa de la seguridad europea para mejorar los niveles de calidad y seguridad del servicio.

*Se precisan así (sin rectificarlas) las afirmaciones del Estudio de Impacto Ambiental inicial cuando justifica el desarrollo del proyecto como factor de actividad y estimulación económica **cuyo objetivo es cubrir las necesidades del aeropuerto frente al crecimiento previsto, para poder acomodar los casi 34 millones de pasajeros y las 246.990 aeronaves previstas para dentro de cinco años.***

Asimismo, presentan un gráfico de la evolución de los últimos años de la contribución del tráfico aéreo sobre el factor de carga de la isla.



El número de plazas planteadas inicialmente según el documento final (1944), no coincide con los datos de la tabla proporcionada (Plazas EsIA = 1806). Tampoco coinciden las superficies del EsIA planteadas en el documento final o aclaratorio con las superficies indicadas en el EsIA publicado en la página web de ENAIRE, según la siguiente tabla:

Aparcamiento	Plazas EsIA	Superficie m ² EsIA	Superficie m ² EsIA según Documento Final (D.F.)	Plazas Proyecto Reducido D.F.	Superficie m ² Proyecto Reducido D.F.
Aparcamiento Abonados A	154	4.280	3.735	133	3.735
Aparcamiento Abonados B	925	28.514	29.987	511	13.155
Aparcamiento Abonados G	620	16.850	15.021	0	0
Aparcamiento Express drop-off llegadas	97	13.000	3.465	97	3.465
Aparcamiento Autobuses	10	4.230	1.692	10	1.692

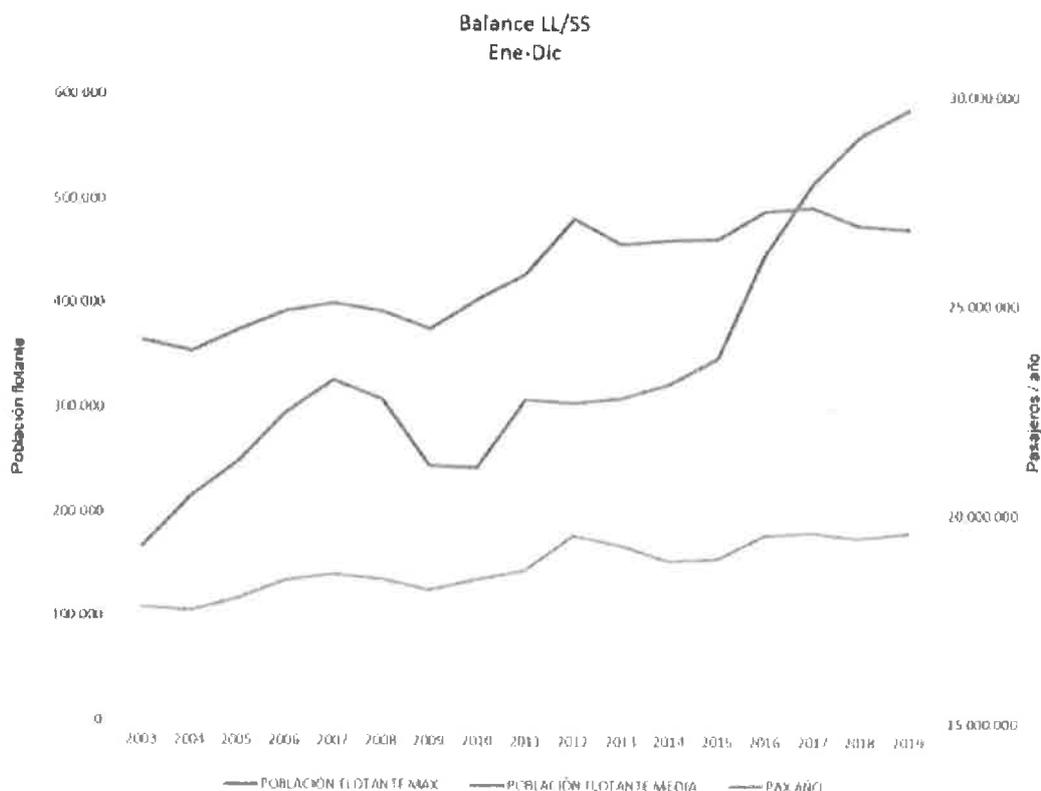
El incremento se realizará tan solo para plazas de vehículos de empleados del aeropuerto, y no para vehículos de pasajeros ni de alquiler, excepto 97 plazas adicionales para usuarios del aeropuerto en el aparcamiento exprés drop-off llegadas. El aumento de plazas se consigue sobre superficies previamente pavimentadas, no afectándose a superficies de terreno natural.

- 5. La alternativa cero al proyecto ha sido descartada argumentando que si no se ejecutase el mismo se podría seguir atendiendo la demanda prevista para el año de puesta en funcionamiento, pero sin poder atender con los mismos estándares de calidad. También se argumenta que la ejecución del proyecto constituirá un factor de actividad y estimulación económica.*
- 6. Se presenta una alternativa única, y se justifica argumentando que el proyecto objeto de estudio viene a cubrir las necesidades del aeropuerto, suponiendo un mejor aprovechamiento de las infraestructuras aeroportuarias actuales, siendo condicionadas para ofrecer un servicio de obligado cumplimiento en el aeropuerto y, de adecuación de las condiciones de operación y gestión de los recursos aeroportuarios manteniendo los correspondientes niveles de seguridad, calidad y eficiencia en los servicios encomendados a estas instalaciones.*

Desde el punto de vista de mejoras de seguridad se incluye en estos proyectos la total reconfiguración de los filtros de seguridad, para disponer del espacio suficiente que permita albergar los nuevos equipamientos de rayos X y Scanner, con una necesidad de espacio mayor que los equipos actuales.



Gráfico de evolución del factor de carga o "población flotante" en la isla:



Afirman que el incremento de la carga máxima sobre la isla o "población flotante" responde a patrones de tendencia turística u otros ajenos a la gestión aeroportuaria.

Y que desde el año 2016 puede apreciarse un aumento muy significativo del número de pasajeros que pasan por el aeropuerto, sin que ello haya supuesto un aumento proporcional en el factor de carga.

2.- Planteamiento de la movilidad sostenible.

Las actuaciones propuestas son promover la llegada del tranvía al aeropuerto, así como el acceso al mismo mediante un carril bici.

3.- Aclaraciones acerca de sostenibilidad y cambio climático.

Respecto a las emisiones de alcance 2 se aclara que en el momento de elaboración del EIA estaba previsto que en el escenario de puesta en funcionamiento se alcanzará un porcentaje de compra de energía de origen renovable del 60%. En el 2020 este porcentaje es del 100%, por lo que consideran que las emisiones de CO₂ en este concepto son nulas.

También se especifica donde se recogen y como se han calculado las emisiones de alcance 3.

4.- Actuaciones en sostenibilidad y cambio climático.

En este apartado se menciona que el EIA del proyecto inicial contempla una serie de medidas de protección del aire y mitigación del cambio climático y que las actuaciones contempladas en el

proyecto contribuyen a una reducción de las emisiones frente a las que se producirían en la alternativa 0, como son el incremento de las posiciones de contacto y la remodelación de los accesos.

Además, se añaden las estrategias de lucha contra el cambio climático con las que cuenta AENA, para el aeropuerto de Palma de Mallorca:

-Reducción del consumo eléctrico: sustitución de sistemas de iluminación por tecnología LED, actuaciones de aislamiento térmico y sustitución de equipos de climatización.

-Energía procedente de fuentes renovables: compra de energía eléctrica con garantía de origen renovable, autoabastecimiento eléctrico de origen renovable (instalación de una planta solar fotovoltaica en el aeropuerto de Son Bonet).

-Promover la reducción de emisiones de terceros: Implantación de A-CDM, pliegos de handling con la obligación de reducción de las emisiones de un 20% para el año 2020, instalación de 12 puntos de recarga para vehículos eléctricos de handling, incremento de puestos de estacionamiento de aeronaves en contacto, actuaciones en accesos, viabilidad y aparcamientos.

-Promover una movilidad sostenible: puntos de recarga para vehículos eléctricos (1 por cada 40 plazas de aparcamiento), promover la llegada del Tranvía, promover un acceso al aeropuerto mediante carril bici.

-Acreditación de la huella de carbono: el aeropuerto participa en el programa "Airport Carbon Accreditation" y cuenta con el nivel de acreditación 2 planificando alcanzar el 3 para 2021.

Consideraciones técnicas

1. *Demanda prevista planteada, no se incrementa la capacidad declarada de 66 operaciones /hora, tampoco se imponen límites de aceptación del número de operaciones y pasajeros. El documento aclaratorio afirma que el objetivo no es incrementar la capacidad, sino modernizar el aeropuerto para acomodar todo el tráfico que soporte.*

*Acorde al artículo 3.3 del Reglamento (CEE) nº95/93. El Estado miembro responsable se encargará de que el organismo de gestión del aeropuerto sin designación específica o del aeropuerto con horarios facilitados, o cualquier otro organismo competente, lleve acabo un análisis detallado de la capacidad ...Este análisis, efectuado de acuerdo con métodos comúnmente reconocidos, determinará los problemas de capacidad **teniendo en cuenta las limitaciones medioambientales del aeropuerto**. En él se estudiarán las posibilidades de resolverlos mediante la construcción de nuevas infraestructuras o la modificación de las ya existentes, cambios operativos o cualquier otro cambio, y se indicará el calendario correspondiente previsto.*

*Acorde al artículo 6.1 del Reglamento (CEE) nº95/93. Parámetros de coordinación En los aeropuertos coordinados, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros para la asignación de franjas horarias dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos y **medioambientales pertinentes**, así como los cambios que puedan sufrir. Para ello, se tomará como base un análisis objetivo de las posibilidades de acoger*



el tráfico aéreo, teniendo en cuenta los distintos tipos de tráfico del aeropuerto, el grado probable de congestión del espacio aéreo durante el período de coordinación y la situación de la capacidad

*Acorde al artículo 3.1 del capítulo II del Real Decreto 20/2014, de 17 de enero, por el que se completa el régimen jurídico en materia de asignación de franjas horarias en los aeropuertos españoles, corresponde al gestor aeroportuario, con la colaboración de los proveedores de servicios de navegación aérea implicados, la realización del análisis detallado de la capacidad disponible para la asignación de franjas horarias en el aeropuerto. Estos análisis determinarán los problemas de capacidad, teniendo en cuenta todos los subsistemas aeroportuarios afectados, **así como las limitaciones medioambientales del aeropuerto** .*

Según las indicaciones de los artículos anteriores, para cualquier modificación de capacidad aeroportuaria o de la asignación de franjas horarias se deben tener en cuenta las limitaciones ambientales, por tanto, deberían someterse a una evaluación ambiental.

En el documento de alcance se requería que el documento ambiental “realizará una diagnosis de la capacidad del aeropuerto en relación a la ampliación propuesta y una valoración sobre la incidencia del incremento de la capacidad de carga del aeropuerto sobre el crecimiento y desarrollo, modelo turístico, población estacional, consumo de recursos y otros efectos inducidos del aeropuerto sobre el territorio”.

En el Estudio de Impacto ambiental no se incluyen datos de población estacional, ni una evaluación de la evolución del tráfico de pasajeros y sus efectos, no se ha valorado la interacción con la evolución de la población residente y estacional.

2. Acorde al EIA la evolución del tráfico aéreo en el aeropuerto de Palma de Mallorca se muestra en la siguiente tabla:

	2017	2025
Pasajeros totales	27.970.656	33.874.100
Aeronaves totales	208.788	246.990
Carga (Kg)	10.191.236	11.759.000

Fuente: Aena.

Si analizamos la evolución para el año 2025 se prevé un incremento de más de un 21%. En el estudio no se incluyen datos de población estacional, ni una evaluación de la evolución del tráfico de pasajeros y sus efectos.

Acorde a los datos estadísticos de la web de Aena, para los meses de julio y agosto de 2017 se atendieron 4.156.201 y 4.176.009 pasajeros. Si tenemos en cuenta la evolución del tráfico prevista para 2025 obtendremos más de 5 millones de pasajeros para cada mes (eso es, 2,5 millones de pasajeros de entrada a la isla en un solo mes). Por tanto, de los 33.874.100 pasajeros totales que

se prevé atender para el año 2025, más de un 30% serán atendidos durante los meses de julio y agosto. Son cifras de gran impacto sin que el proyecto valore como afectará el incremento del número de pasajeros sobre el consumo de unos recursos naturales, limitados por la condición de insularidad, cada vez más explotados y con un importante grado de saturación.

El estudio, obviamente, no analiza la eventual incidencia de la crisis del COVID-19.

En todo caso, para la sostenibilidad territorial de la isla se debería fijar un techo máximo de presión humana y no acomodar indefinidamente el número de turistas y, en este objetivo, la capacidad del aeropuerto es crucial.

En el documento final se incluye un gráfico de la evolución de los últimos años de la contribución del tráfico aéreo sobre el factor de carga de la isla, y se argumenta que el incremento de la carga máxima sobre la isla o "población flotante" responde a patrones de tendencia turística u otros ajenos a la gestión aeroportuaria. También se indica que desde el año 2016 hay un aumento muy significativo del número de pasajeros que pasan por el aeropuerto, sin que ello haya supuesto un aumento proporcional en el factor de carga.

3. Para atender la demanda de tráfico prevista para 2025 (33.874.100 pasajeros totales), el proyecto inicial planteaba, por un lado, incrementar el número de posiciones de estacionamiento, el número de puertas de embarque y la ampliación de los módulos.

Y, por otro lado aumentar el número de aparcamientos de vehículos, pasando de los 12.910 actuales a más de 14.700.

El documento final no aumenta el número de estacionamientos de aeronaves, sí que aumenta el número de posiciones de contacto en detrimento de las posiciones en remoto, permitiendo reducir emisiones ya que se reducen los tiempos de encendido del APU y el número de vehículos de apoyo a la aeronave. También se reduce notablemente el número de plazas aparcamientos de vehículos y la superficie destinada respecto de la propuesta inicial.

4. La actuaciones propuestas en el proyecto objeto de informe se realizan íntegramente en el ámbito aeroportuario, para la ampliación de las instalaciones, en el Estudio de Impacto Ambiental inicial se preveía eliminar una serie de zonas verdes y otras ya pavimentadas.



Fig.11: Zonas verdes a eliminar marcadas en rojo. Elaboración propia.

La superficie total a desbrozar suponía 48.203 m², el volumen total de tierras de excavación 200.819,18 m³ que serían enviados a vertedero autorizado a excepción de 50.033,44 m³ que se reutilizarían en la obra. Se contemplaba la reposición de 9.036 m² de jardinería plantando césped, arbustos y arbolado.

Se aprecia que las ampliaciones proyectadas presentan grandes áreas de zonas de pavimento generador de calor, sin sombra natural, fomentando que se genere en las estaciones más cálidas del año el efecto de isla de calor urbana.

Finalmente, el documento aclaratorio presenta una reducción del número de plazas de aparcamiento y se indica que el aumento de plazas se consigue sobre superficies previamente pavimentadas, no afectándose a superficies de terreno natural. No se incluye ninguna descripción de como se va a ejecutar o plano de las actuaciones. También se indica que estas plazas van a ser destinadas a vehículos de trabajadores a excepción de las 97 destinadas al aparcamiento exprés "drop-off" llegadas.

5. En materia de sostenibilidad y cambio climático, se hace mención que el aeropuerto tiene entre sus objetivos aumentar paulatinamente a todos los edificios e instalaciones actuaciones de eficiencia energética. Según el EIA las nuevas necesidades eléctricas del proyecto se suministrarán de la central eléctrica sin introducir ningún tipo de energía renovable.

En el documento final se añaden las estrategias de lucha contra el cambio climático con las que cuenta AENA, para el aeropuerto de Palma de Mallorca, al margen de lo que es el procedimiento ambiental.

6. En el capítulo de 5.5 del EIA referente a la huella de carbono y cambio climático, se establece que las emisiones de Alcance 3, son aquellas sobre las cuales el operador aeroportuario no tiene control, únicamente influencia y que son principalmente las derivadas del (ciclo LTO, APU y GSE) que suponen la mayor parte de las emisiones de CO₂ consecuencia de la actividad aeroportuaria.

Dichas emisiones se encuentran recogidas dentro del EIA en las siguientes tablas:

Tabla 5.11. Inventario de emisiones de la situación actual

FUENTE	CO	HC	NOx	SOx	PM ₁₀	PM _{2,5}	CO ₂
Toneladas/año							
Aeronaves ⁽¹⁾	212,49	51,89	469,83	29,72	2,17	2,17	80.048,41
GSE	7,22	N/A	14,76	0,04	1,00	0,97	6.506,23
APU	10,44	0,72	17,87	2,21	1,71	1,71	7.140,44
Aparcamientos	140,63	0,00	9,70	0,07	0,40	0,22	3.568,41
Accesos	374,29	0,00	29,85	0,28	1,67	0,92	15.262,59
Prácticas SEI	1,27	0,27	0,01	0,00	0,34	0,34	6,50
TOTAL	746,34	52,88	542,02	32,32	7,29	6,33	112.532,58

Fuente: EDMS 5.1.4.1 - Elaboración propia.

Tabla 6.10. Resumen de emisiones. Escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones

FUENTE	CO	HC	NOx	SOx	PM ₁₀	PM _{2,5}	CO ₂
Toneladas/año							
Aeronaves	252,88	61,66	558,87	35,35	2,58	2,58	95.235,36
GSE	2,94	N/A	5,03	0,04	0,22	0,21	7.666,14
APU	12,47	0,86	21,22	2,63	2,03	2,03	8.446,19
Aparcamientos	160,17	0,00	6,74	0,09	0,42	0,21	4.421,81
Accesos	460,49	0,00	41,90	0,24	1,46	0,81	13.347,11
Prácticas SEI	1,27	0,27	0,01	0,00	0,34	0,34	6,50
TOTAL	899,22	62,81	633,77	38,35	7,05	6,18	129.153,11

Fuente: EDMS 5.1.4.1 - Elaboración propia.

Según datos de ENAIRE hay 7 modelos de aeronaves que representan más del 90% de las operaciones totales en el aeropuerto de Palma de Mallorca:



TIPO DE AERONAVE (COMPORTAMIENTO)	MODELOS	PROMEDIO DIARIO (Nº)	%	% ACUMULADO
737-800	B736, B737, B738 y B739	76.158	36,54%	36,54%
A320-211	A20N, A318, A319 y A320	55.389	26,57%	63,11%
A321-232	A321	22.039	10,57%	73,69%
HS748A	AT72, AT75, AT76, C295, SB20	11.527	5,53%	79,22%
CRJ9-ER	CRJ7, CRJ9 y CRJX	9.441	4,53%	83,75%

EMB190	BC51, E190, E195 y SU95	7.027	3,37%	87,12%
CNA560E	CL30, CL35, E545, E550, E55P, FA10, FA50, G150, G280, GALX, GLST, GLEX, GLF4, GLF5, GLF6, HA4T, LJ31, LJ40, LJ45, LJ55, LJ60, ASTR, BE40, C25A, C25B, C25C, C560, C56X, C650, C680, C68A y C750	6.782	3,25%	90,37%

La aeronave con más representación es del tipo b737, si tenemos en cuenta los datos de consumos y emisiones de contaminantes para la flota de b737 recogidos en el documento de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) el consumo de un b737 en un ciclo LTO es de 825 kg de queroseno Jet. Las emisiones producidas durante ese ciclo se resumen en:

$CO_2 = 2600 \text{ Kg}$

$SO_2 = 0.8 \text{ Kg}$

$CO = 11.8 \text{ Kg}$

$NO_x = 8.3 \text{ Kg}$

$NM VOC (\text{compuestos orgánicos volátiles distintos del metano}) = 0.5 \text{ Kg}$

$CH_4 = 0.1 \text{ Kg}$

$N_2O = 0.1 \text{ Kg}$

$PM_{2.5} = 0.07 \text{ Kg}$

En el año 2017 se registraron 208.788 aeronaves (104.394 ciclos LTO), usando el b737 como aeronave más representativa se obtienen las siguientes emisiones:

$CO_2 = 2600 \times 104.394 = 271.424,4 \text{ toneladas}$

$SO_2 = 0.8 \text{ Kg} \times 104.394 = 83,5 \text{ toneladas}$

$CO = 11.8 \text{ Kg} \times 104.394 = 1.232 \text{ toneladas}$

$$\text{NO}_x = 8.3 \text{ Kg} \times 104.394 = 866 \text{ toneladas}$$

$$\text{NMVOC} = 0.5 \text{ Kg} \times 104.394 = 52 \text{ toneladas}$$

$$\text{CH}_4 = 0.1 \text{ Kg} \times 104.394 = 10.439 \text{ Kg}$$

$$\text{N}_2\text{O} = 0.1 \text{ Kg} \times 104.394 = 10.439 \text{ Kg}$$

$$\text{PM}_{2.5} = 0.07 \text{ Kg} \times 104.394 = 7.308 \text{ Kg}$$

Si lo actualizamos al año en funcionamiento, para 2025 se estiman 246.990 (123.495 ciclos LTO) operaciones:

$$\text{CO}_2 = 2600 \times 123.495 = 321.087 \text{ toneladas}$$

$$\text{SO}_2 = 0.8 \text{ Kg} \times 123.495 = 99 \text{ toneladas}$$

$$\text{CO} = 11.8 \text{ Kg} \times 123.495 = 1.457,2 \text{ toneladas}$$

$$\text{NO}_x = 8.3 \text{ Kg} \times 123.495 = 1025 \text{ toneladas}$$

$$\text{NMVOC} = 0.5 \text{ Kg} \times 123.495 = 62 \text{ toneladas}$$

$$\text{CH}_4 = 0.1 \text{ Kg} \times 123.495 = 12.349 \text{ Kg}$$

$$\text{N}_2\text{O} = 0.1 \text{ Kg} \times 123.495 = 12.349 \text{ Kg}$$

$$\text{PM}_{2.5} = 0.07 \text{ Kg} \times 123.495 = 8.644 \text{ Kg}$$

Si realizamos los cálculos para el contaminante más representativo:

Para calcular las emisiones de CO_2 , acorde al EIA se deben sumar al ciclo LTO los consumos por (APU/GSE) que equivalen a 113 kg de CO_2 por aeronave servida. Por tanto, $113 \times 123.495 = 13.955$ toneladas de CO_2 sumadas al ciclo LTO **resulta en 335.042 toneladas de CO_2** .

El documento ambiental presentado por ENAIRE para el proyecto "Rediseño de maniobras de salida y llegada instrumentales para el aeropuerto de Mallorca", elaborado en mayo de 2019 se presentaban las siguientes tablas de emisiones:



RESUMEN DE CONSUMOS DE COMBUSTIBLE Y GENERACIÓN DE CO₂

	MANIOBRAS ACTUALES (tráfico 2017)		MANIOBRAS PROPUESTAS (tráfico 2019)	
	Consumo de combustible (t)	Emisiones de CO ₂ (t)	Consumo de combustible (t)	Emisiones de CO ₂ (t)
SID RWY 06R	19.250,33	60.831,05	21.083,66	66.624,38
SID RWY 06L	1.164,03	3.678,34	1.094,77	3.459,47
SID RWY 24R	52.160,06	164.825,80	55.947,57	176.794,33
SID RWY 24L	0,64	2,01	3,71	11,72
STAR RWY 06R/06L	16.983,82	53.668,86	16.763,26	52.971,91
STAR RWY 24R/24L	19.725,41	62.332,29	20.756,34	65.590,03
TOTALES	109.284,29	345.338,35	111.200,78	351.394,44

Tabla 7.2.c.- Comparativa de Consumo de combustible y emisiones de CO₂ generadas, en toneladas año, para la propuesta de maniobras de salida y llegada al aeropuerto de Mallorca en el año 2019 y las maniobras actuales en el año 2017. Fuente: Propia (ENAIRE).

RESUMEN DE GENERACIÓN DE NO_x, SO₂ Y BENCENO

	MANIOBRAS ACTUALES (tráfico 2017)			MANIOBRAS PROPUESTAS (tráfico 2019)		
	Emisiones de NO _x (t)	Emisiones de SO ₂ (t)	Emisiones de Benceno (t)	Emisiones de NO _x (t)	Emisiones de SO ₂ (t)	Emisiones de Benceno (t)
SID RWY 06R	192,83	517,06	0,00013707	196,70	527,43	2,916
SID RWY 06L	11,66	31,27	0,173	10,15	27,23	0,151
SID RWY 24R	522,50	1.401,02	7,747	531,19	1.424,33	7,876
SID RWY 24L	0,0063717	0,017085	0,00009447	0,0331265	0,0089	0,00049115
STAR RWY 06R/06L	170,13	456,19	2,522	167,92	450,26	2,490
STAR RWY 24R/24L	197,59	529,82	2,930	207,92	557,52	3,083
TOTALES	1.094,72	2.935,37	13,37	1.113,92	2.906,85	16,52

Tabla 7.2.d.- Comparativa de Emisiones de NO_x, SO₂ y Benceno según el consumo de combustible y emisiones de CO₂ generadas, en toneladas año, para la propuesta de maniobras de salida y llegada al aeropuerto de Mallorca en el año 2019 y las maniobras actuales en el año 2017. Fuente: Propia (ENAIRE).

Si comparamos las cifras, sobre todo en las emisiones de CO₂, se puede comprobar que difieren notablemente.

7. Referente a afección acústica, en el estudio se concluye que se producen niveles superiores a los objetivos de calidad fijados en algunas de las zonas del municipio de Palma descritas en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de Octubre. Incluyen la siguiente tabla:

Tabla 5.9. Análisis de la superación de los objetivos de calidad en función del uso del suelo.
Escenario actual (2017)

ÁREA ACÚSTICA	CALIFICACIÓN DEL SUELO	MUNICIPIOS AFECTADOS	PERIODO EXPUESTO	SUPERFICIE EXPUESTA (HA)
Tipo e	Sanitario-asistencial	Palma	Día, tarde y noche	1,84
			Día	8,75
Tipo a	Residencial	Palma	Tarde	8,52
			Noche	20,15
			Día	16,43
Tipo d*	Terciario	Palma	Tarde	16,13
			Noche	11,24
			Noche	1,00
Tipo c	Recreativo y espectáculos	Palma	Día	0,57
			Tarde	0,51
Tipo b	Industrial	Palma	Noche	2,55

Fuente: Elaboración propia.

Si tenemos en cuenta el incremento previsto del número de vuelos para el año de puesta en funcionamiento y la fuerte estacionalidad de la isla, estas afecciones se agudizarán.

También se analizan el número de viviendas que exceden los criterios de calidad fijados por el RD1367/2007 de 19 de octubre para áreas acústicas tipo A:

Escenario actual Funcionamiento

700

1048

Según el EIA estas viviendas se encuentran englobadas en el ámbito de ejecución del plan de aislamiento acústico vigente.

8. El EIA no tiene en cuenta las **sinergias con otros proyectos** presentados para el mismo aeropuerto como son:

- El rediseño de salidas y llegadas instrumentales (132c/2019).

- Salidas rápidas en pista 06L/24R. (Resolución de autorización BOE núm.177, de 25 de julio de 2019).

9. En cuanto a movilidad, el aeropuerto sólo cuenta con una serie de líneas de autobuses, autobuses de cortesía y una flota de taxis para conectar con los diferentes núcleos urbanos; lo que obliga a la mayoría de usuarios a utilizar vehículos propios, de alquiler o servicio de taxi.



En el proyecto no tiene en cuenta la saturaci6n de las carreteras de llegada al aeropuerto, agravada por la cantidad de veh6culos de alquiler, que a d6a de hoy, no han sido limitados. El proyecto plantea aumentar 751 plazas que promover6n a6n m6s el uso particular de veh6culos saturando a6n m6s los accesos, el consumo de combustibles f6siles y en consecuencia aumentar el n6mero de emisiones de gases de efecto invernadero.

Haciendo referencia al documento final, se indica que se promover6 el carril bici y el tranv6a. Mientras tanto se seguir6n incrementando los problemas de movilidad.

Conclusiones

Por todo lo expuesto anteriormente, se eleva a Subcomit6 y a Pleno de la CMAIB la siguiente propuesta de respuesta a la consulta realizada por Enaire, actuando como 6rgano sustantivo y en base al art6culo 37.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluaci6n ambiental, sobre los posibles efectos significativos del estudio de Evaluaci6n de Impacto Ambiental Ordinaria del proyecto de "Ampliaci6n y remodelaci6n del 6rea Terminal. Aeropuerto de Palma de Mallorca":

1.- Consideraciones referentes a ampliaciones de capacidad aeroportuaria.

La CMAIB reitera su posici6n desfavorable a la ampliaci6n de la capacidad del aeropuerto expresada en el acuerdo del Pleno de la Comisi6n de Medio Ambiente de las Islas Baleares de d6a 26 de septiembre de 2019, en los siguientes t6rminos:

"El Pleno de la CMAIB insta al Ministerio a que no autorice ning6n proyecto que suponga un incremento de la capacidad declarada, vuelos y pasajeros, teniendo en cuenta la situaci6n de emergencia clim6tica global y la incidencia de la aviaci6n en la emisi6n de gases de efecto invernadero."

En el mismo sentido, el documento de alcance del proyecto que se analiza, y para el supuesto que comportara incremento de capacidad, se requiri6 que elaborara "un an6lisis de la capacidad de carga del aeropuerto sobre el crecimiento y desarrollo, modelo tur6stico, poblaci6n estacional, consumo de recursos y otros efectos inducidos del aeropuerto sobre el territorio... Profundizar y concretar sobre la capacidad de carga del conjunto de la isla." Pues bien, el Estudio de Impacto Ambiental carece de la evaluaci6n y cuantificaci6n de las repercusiones que tendr6 el proyecto sobre:

- Los recursos naturales, fuertemente limitados por la condici6n insular y al l6mite de su capacidad.

- Sobre la poblaci6n, en el estudio se trata el n6mero de pasajeros anuales sin hacer un an6lisis del incremento exponencial de los meses estivales y las repercusiones de est6 saturaci6n, en un aeropuerto marcadamente estacional.

No obstante, el documento final afirma que el proyecto no supone la modificación de la capacidad declarada, y sus promotores insisten en que no pretenden ampliar la capacidad operativa, sino que su objetivo es modernizar las infraestructuras adaptándolas a los nuevos requisitos de la normativa de la seguridad europea para mejorar los niveles de calidad y seguridad del servicio. En este caso no sería necesario un análisis de capacidad de carga del conjunto de la isla.

En cualquier caso, la CMAIB reitera una vez más su posición contraria a la ampliación de la capacidad del aeropuerto, y en este sentido, **insta a la revisión por parte de AENA y de las autoridades competentes de los instrumentos que regulan dicha capacidad para someterlos a una evaluación de impacto ambiental estratégica**, que es el instrumento de prevención que permite integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos. Un evaluación ambiental que no han tramitado ni el vigente y obsoleto Plan Director, ni el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), marco regulatorio básico de conformidad con lo dispuesto en la ley 18/2014.

Por ello, **se insta al órgano ambiental que no informe favorablemente planes o proyectos, y a las autoridades competentes que no adopten acuerdos, que supongan el incremento de la capacidad del aeropuerto, hasta la revisión del Plan Director del 2001 del Aeropuerto de Palma de Mallorca y la revisión quinquenal del DORA, sometiendo ambos instrumentos a la pertinente evaluación ambiental estratégica.**

En todo caso, debe eliminarse del proyecto y del estudio de impacto ambiental cualquier justificación basada en el crecimiento para basarla exclusivamente en las necesidades de cubrir los requisitos normativos de seguridad y servicio para la demanda actual, y adecuar este proyecto a esta motivación.

2.- Consideraciones referentes a los principales efectos que supondría una ampliación del tráfico aeroportuario sobre el medio ambiente y su tratamiento en el proyecto:

a) Mitigación y adaptación al cambio climático: realizan una amplia propuesta durante la fase de construcción, en cambio en la fase de funcionamiento sólo se aportan las que ya se están llevando a cabo. Las nuevas necesidades eléctricas se suministrarán de la central eléctrica sin introducir ningún tipo de energía renovable.

En las aclaraciones introducidas en el documento final se introducen las estrategias de AENA en materia de sostenibilidad y cambio climático para el aeropuerto.

b) En cuanto al tema de emisiones, el proyecto incluye un inventario detallado de emisiones de los principales contaminantes para el escenario de situación actual, con datos de 2017, y para el escenario de puesta en marcha de las infraestructuras, año 2025. Los datos de emisiones de CO2 distan de los proporcionados por otras fuentes.

c) Frente al incremento de las afecciones acústicas debido a la evolución del tráfico aéreo, no se



añade ninguna medida correctora diferente de las medidas que se llevan a cabo dentro de la línea de gestión del ruido que lleva realizando el aeropuerto desde hace más de una década.

Como ya se mencionó en el punto anterior, el documento final afirma taxativamente que el proyecto no supone la modificación de la capacidad declarada, se insiste en que no pretende ampliar la capacidad operativa, ni el tránsito de aeronaves o el aumento de pasajeros, sino que su objetivo es modernizar las infraestructuras adaptándolas a los nuevos requisitos de la normativa de la seguridad europea para mejorar los niveles de calidad y seguridad del servicio.

La Declaración de impacto ambiental, en consecuencia, debería garantizar que el proyecto se adecúa a su objetivo y no sea instrumento para aumentar la capacidad del aeropuerto.

*3.- Cabe decir, que una vez implementado el punto anterior, se trata de un proyecto que se realiza para adaptar el aeropuerto a niveles de calidad de servicio y requisitos normativos de carácter internacional en materia de seguridad como son máquinas de rayos X, Scanners y los EDS3; y que, **una vez se realicen las modificaciones y actuaciones indicadas en el documento final**, confirmando que se mantiene la capacidad declarada del aeropuerto, mantener el número actual de posiciones de aeronaves aumentando las posiciones en contacto, aumentar el número de puertas de embarque, el compromiso de no permitir el uso hotelero en el aeropuerto, además de realizar una serie de actuaciones en materia de sostenibilidad y cambio climático que contribuyen a reducir emisiones, se mitigan la mayoría de afecciones medioambientales; incluso, destacar que algunas de ellas reducen, modestamente, las afecciones medioambientales que se producen a día de hoy.*

4.- En el Estudio de Impacto Ambiental no se tienen en cuenta las sinergias con otros proyectos (que se están tramitando o que ya se encuentran autorizados) cuando el proyecto debería valorarse conjuntamente con el resto de actuaciones previstas para el aeropuerto de Palma.

5.- Las actuaciones en materia de movilidad.

El documento aclaratorio ha modificado una serie de parámetros como son: el no incremento del número de posicionamientos de aeronaves e incrementar el número de aparcamientos únicamente en la zona de aparcamiento exprés, aparcamiento de autobuses y en las zonas de abonado para uso de trabajadores del aeropuerto, realizándose sobre superficies previamente pavimentadas, sin afectarse superficies de terreno natural.

El aparcamiento exprés y el aparcamiento de autobuses se consideran justificados. Además, el documento final ha realizado una reducción significativa en el número de plazas de aparcamiento reservadas para uso de trabajadores. No obstante, la reflexión sobre la capacidad global del aeropuerto, el compromiso apuntado con el transporte público, e, incluso, coyunturalmente, la situación postcovid, podría permitir aplazar o no ejecutar dicha actuación y plantear un nuevo escenario de movilidad en el nuevo DORA. En todo caso, no se ha estudiado la actual saturación de los accesos y los problemas de movilidad que se generaría con la ampliación del número de aparcamientos y del incremento del número de usuarios del aeropuerto.

*El documento aclaratorio indica que se promoverá un carril bici y la llegada del tranvía. **Las actuaciones de movilidad sostenible deberían estar presupuestadas en el proyecto, o de lo***

contrario, aplicarse en la Declaración de Impacto Ambiental medidas compensatorias ambiciosas para solucionar los problemas de movilidad. En este sentido, si el órgano ambiental emite declaración ambiental favorable, debería imponer medidas compensatorias económicas concretas en favor del transporte público.

Así mismo, la revisión de los instrumentos de planificación e inversiones del aeropuerto de Palma deben incorporar compromisos ambiciosos de inversión para modificar sustancialmente la situación de la movilidad.

Se recuerda:

Que el Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares de día 26 de septiembre de 2019 adoptó el siguiente acuerdo:

“Dada la enorme trascendencia que supone para cada una de las islas la gestión de su aeropuerto, por supuesto desde la vertiente estrictamente ambiental, pero también en un sentido amplio, en el diseño del modelo territorial y económico, y, por tanto, desde un punto de vista social, económico y político; El Pleno de la CMAIB insta al Gobierno del Estado a reorganizar el servicio aeroportuario garantizando la participación efectiva de los órganos de la Comunidad Autónoma en la Gestión y decisiones estratégicas de los aeropuertos de las Illes Balears, tal y como ha solicitado reiteradamente el Parlament de les Illes Balears.”»

Palma, a 26 de junio de 2020

