



terraferits@gmail.com
<http://terraferida.cat/>

NOTA DE PREMSA – 13 FEBRER 2018

L'AUGMENT DE VOLS DISPARA LA CONTAMINACIÓ SOBRE MALLORCA.

Terraferida alerta que s'està ampliant l'aeroport de Palma per dur encara més vols.

Les maniobres d'aterratge i enlairament A Son Sant Joan produeixen l'equivalent al 25% de diòxid de carboni que produeix la central d'Es Muterar i la mateixa quantitat d'òxids de nitrogen.

L'aeroport de Palma va acollir 27.970.655 passatgers l'any 2017, un 6,5 % més que l'any anterior. Però per AENA aquestes xifres no són suficients i volen augmentar la capacitat de l'aeroport un 21% abans de l'any 2021 <http://bit.ly/2kVufqs>. Els plans d'AENA de fet, són passar de puntes de 66 vols/hora a 80 i per això han començat a ampliar l'aeroport. Dins el pla DORA, AENA preveu una inversió a Palma de 296 milions d'euros pel període 2017-2021. Les obres pretenen:

- Fer sortides més ràpides a la pista 06L.
- Ampliar l'espai per on transiten els avions.
- Substituir paviments de les pistes
- Ampliar les zones destinades a l'aparcament d'avions.
- Fer obres a totes les terminals, amb passadissos més amples i ràpids pels passatgers.

Tot plegat té l'objectiu "**d'incrementar la capacitat punta**" (pag, 134, "Plan DORA"). Aquestes obres permetran disminuir el nombre d'avions que es troben enlairats a l'espera, moure més passatgers i més equipatges pel mateix espai amb menys temps. **Tot encaminat a un únic objectiu final: dur encara més vols i més turistes per recaptar més diners.**

L'aeroport però, està generant una contaminació de gran magnitud sobre Mallorca que al nostre entendre, no s'està valorant. Si analitzam el darrer informe de l'Agència Europea del Medi Ambient (1.A.3.a Aviation 2016-July 2017.pdf) veurem que **dóna molta importància a les emissions produïdes pel consum de combustible per part dels avions** en els cicles LTO (en Anglès "landing and take off"). Aquests inclouen els moviments a la pista, l'enlairament, l'ascens, l'aproximació i aterratge.



terraferits@gmail.com
<http://terraferida.cat/>

Aquestes emissions estan controlades per a cada model d'avió i recollides a una base de dades pública. Així, per a un Boeing B737 (un model típic per a les operacions de Palma) per a cada operació tenim 824.65 kg de combustible consumit. Per a un Airbus A320, l'altre model habitual les emissions són molt semblants. **Multiplacat per les 208.787 operacions** que, segons AENA hi ha hagut a Palma el 2017 tenim:

540.000 tones de CO₂ (Diòxid de carboni), 2150 tones de NO_x (òxids de nitrogen), 144 tones de SO_x (òxids de sofre), 1670 tones de CO (monòxid de carboni), 180 tones de HC (d'hidrocarburs no cremats), 146 tones de PM (partícules no gasoses en suspensió inferiors a 10 micres).

L'EQUIVALENT AL 25% DEL CO₂ D'ES MURTERAR.

Darrerament s'ha parlat de la possibilitat de tancar la central tèrmica d'Es Murterar (Alcúdia) per l'excés de contaminació que provoca. Doncs bé, si comparam les dades de la central (publicades el 4 de maig de 2017, per l'IDMA, corresponents a tot l'any 2015) tenim que va emetre: CO₂: 1987.1 kTm, NO_x: 2395.8 Tm, SO_x: 4150 Tm, PM: 123.7 Tm

És a dir, **les operacions de l'aeroport de 2017 serien com 1/4 part de la central d'Alcúdia pel que fa a emissions de CO₂**, gairebé com tota la central per a les emissions de NO_x (òxids de nitrogen) i partícules no gasoses en suspensió inferiors a 10 micres. En definitiva, **cada habitant de Balears aporta més de mitja tona de CO₂ el 2017 només per l'operativa de l'aeroport.**

L'Estació de qualitat de l'aire de l'aeroport no permet a la ciutadania consultar les dades on-line. L'estació més propera amb dades accessibles és Sant Joan de Déu (Endesa, <http://bit.ly/2E2H38C>). Pel que fa als nivells d'òxid de nitrogen, si ens centram en el NO₂, **la Directiva 1999/30/CE estableix per a aquest gas el valor límit per a la protecció de la salut humana de 40 micrograms per metre cúbic (µg/m³)** (mitjana anual) i de 200 µg/m³ (valor horari). Doncs bé, la mitjana anual d'aquest paràmetre a Sant Joan de Déu és de 25,6 µg/m³, un 64% del valor límit i molt prop del valor de 30 µg/m³ establert per la mateixa Directiva com a límit per a la protecció de la vegetació. **D'un total de 6994 mesuratsges d'aquest gas durant l'any 2017, 1710 superaven la referència mitjana de 40 µg/m³, un 24,5% del total.**

La qualitat de l'aire està lluny de ser òptima i no admet un augment de les emissions de gasos contaminants procedents de les operacions de l'aeroport.

Mesurar la contaminació és un deure públic, però no serveix de res si en l'actual situació de qualitat de l'aire, no es prenen mesures per reduir-la davant episodis que poden afectar l'entorn i la salut.



terraferits@gmail.com
<http://terraferida.cat/>

Que podem fer en l'àmbit local per frenar l'augment imparable de la contaminació?

Una vegada estudiat el "Plan DORA", veiem com AENA no preveu altre cosa que no sigui augmentar el nombre de vols. A escala insular entenem que si AENA augmenta tot el que pot l'aeroport és perquè es continuen edificant milers de places turístiques i residencials a Mallorca. **A l'illa no arriba cap turista que no tengui on dormir**, per tant els esforços per reduir el nombre d'operacions aeroportuàries s'haurien de destinar a frenar l'augment de les places, actuant sobre la OFERTA:

- Eliminant la borsa de 43.000 noves places turístiques que el Consell vol repartir per l'illa via zonificació.
- Reformant el Pla territorial per frenar el creixement urbanístic, declarant rústics tots els sòls urbans i urbanitzables no desenvolupats.
- Fent inedificable el sòl rústic, on queden més de 100.000 parcel·les edificables amb capacitat per 400.000 places.
- 2x1 turístic. Per cada nova plaça turística se n'haurien de donar 2 de baixa. Renunciant a fer més autopistes i ampliacions de carreteres.
- Exigint a AENA que aturi els seus plans d'ampliar l'aeroport.

Per més informació: **Jaume Adrover** (627 733 795).
