



Plataforma contra l'ampliació de l'aeroport de Palma

<http://aeroport.aguait.cat>

DOSSIER

Evidències que demostren que les obres de l'aeroport de Palma es tracten d'una ampliació encoberta

Febrer de 2020

Índex de continguts

Introducció.....	3
2001 – Pla Director de l'aeroport de Palma.....	4
2014 – Llei 18/2014 de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència.....	5
2017 – Document de Regulació Aeroportuària.....	6
2018 – Redacció del projecte d'ampliació.....	7
2018 – Pla Estratègic d'Aena.....	8
2019 – Document inicial del projecte d'ampliació.....	9
2020 – Estudi d'impacte ambiental del projecte.....	10

Introducció

En vista que des d'Aena es segueix afirmant que les obres d'ampliació i remodelació de l'aeroport de Palma no suposen una ampliació de capacitat operativa de l'aeroport de Palma i que diversos sectors del PSOE i mitjans de comunicació repeteixen aquesta informació, des de la Plataforma contra l'ampliació de l'aeroport de Palma hem decidit elaborar aquest dossier que **demostra que les obres suposen una ampliació encoberta de la capacitat operativa**.

El document fa un breu recorregut històric per les normatives que han acabat definint l'ampliació que està sobre la taula, des del Pla Director de l'aeroport (2001) fins a l'Estudi d'Impacte Ambiental del projecte publicat a l'exposició pública (2020), assenyalant aquells indicis que apunten cap a la intenció d'incrementar la capacitat operativa de l'aeroport de Palma. S'assenyala concretament quins aspectes dels documents indiquen que es cerca ampliar la capacitat, alhora que s'enllaça a tota la documentació per si la persona que llegeix aquesta informació decideix comprovar-ho.

Si es vol aprofundir en la informació o fer alguna consulta concreta, podeu contactar amb nosaltres a través de la direcció de correu electrònic ampliacio.aeroport.no@gmail.com. També podeu comprovar l'abast de les ampliacions a la nostra pàgina web <http://aeroport.aguait.cat>.



2001 – Pla Director de l'aeroport de Palma

El 5 de setembre de 2001 s'aprova el Pla Director de l'Aeroport de Palma (PDAP) per ordre del Ministeri de la Presidència «en el qual es defineixen les grans directrius d'ordenació i desenvolupament de l'aeroport fins a arribar a la seva màxima expansió previsible.»

El document analitza la capacitat que tenia l'aeroport llavors, el 2001, i les necessitats que tindrà en un futur en vista a unes previsions de trànsit que resulten molt inflades (preveia l'arribada de 38,6 milions de passatgers per al 2015). En vista de les dites previsions, defineix una sèrie d'actuacions a executar en els diferents subsistemes de l'aeroport (camp de vols, plataforma comercial, terminal, aparcaments i accessos) per tal d'anar incrementant la capacitat de cada un d'aquests elements.

Les actuacions es recullen així: «**El Pla Director proposa un conjunt d'actuacions que permetran absorbir el creixement previsible del trànsit.** Amb això es confereix a l'aeroport una capacitat suficient per a atendre, amb alts nivells de qualitat de servei, la demanda prevista fins almenys l'any 2015. Les principals actuacions consisteixen en la construcció d'un carrer de rodadura paral·lela per a la pista sud i de dos carrers de sortida ràpida per a la capçalera 24L més una per a la 24R (aquesta última per als aterratges d'aviació general); la modificació del carrer M de la pista nord convertint-la en sortida ràpida; l'ampliació de l'aparcament d'espera de la pista 24R i construcció d'una nova rodadura tipus "link"; la construcció d'una plataforma entre el terminal B i el mòdul C, i d'una altra plataforma contigua a la rodadura paral·lela de la pista sud; l'ampliació de la plataforma d'aviació general; l'ampliació del terminal principal cap al nord i cap al sud; la transformació en satèl·lit dels terminals B i C i la remodelació del passadís de connexió entre el terminal A i el processador; l'ampliació de l'aparcament d'autobusos; la creació d'una zona de càrrega annexa a la plataforma d'aviació general i d'una segona zona industrial al nord de la capçalera 24L; la reubicació de la Torre de Control, i la construcció d'un terminal d'aviació general contigu a la plataforma d'aviació general.»

Com veurem, al document d'avaluació d'impacte ambiental del projecte que actualment està en licitació, es diu que les actuacions són compatibles amb les directrius del Pla Director.

Documentació relacionada		
Pla Director de l'Aeroport de Palma (complet)	Octubre de 2001	
Pla Director de l'Aeroport de Palma (capítol 5: Necessitats Futures)	Octubre de 2001	


2014 – Llei 18/2014 de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència

El 14 d'octubre de 2014 s'aprova la Llei 18/2014 d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència. Porta una secció dedicada als aeroports d'interès general: «*En l'exercici de la competència exclusiva estatal, tenint en compte la gestió directa dels aeroports d'interès general, aquesta Llei precisa el règim de la xarxa d'aeroports d'interès general com a servei d'interès econòmic general, a fi de garantir la mobilitat dels ciutadans i la cohesió econòmica, social i territorial, per a **assegurar l'accessibilitat, suficiència i idoneïtat de la capacitat de les infraestructures aeroportuàries**, la sostenibilitat econòmica de la xarxa, així com la continuïtat i adequada prestació dels serveis aeroportuaris bàsics.*»

Més concretament, «*es defineixen [...] els serveis aeroportuaris bàsics i el marc per a determinar els estàndards mínims de qualitat, capacitat i condicions de prestació dels serveis i inversions requerides per al seu compliment.*» Mitjançant el Document de Regulació Aeroportuària (DORA), que s'ha d'elaborar quinquennalment, es definiran les actuacions a executar en cada aeroport.

A part, aprofiten la llei per semiprivatitzar Aena, tot permetent l'entrada de capital privat (el 49 %; el 51 % restant pertany a ENAIRE). L'11 de febrer de 2015, Aena surt a borsa i les seves accions pugen quasi un 21 % en el seu primer dia.

Documentació relacionada

Llei 18/2014 d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència	Octubre de 2014	
---	-----------------	---

2017 – Document de Regulació Aeroportuària

El Document de Regulació Aeroportuària (DORA 2017-2021), publicat el 24 de gener de 2017, que deriva de l'esmentada Llei 18/2014, es marca dos objectius: «1. Assegurar que la xarxa d'aeroports compleixi la seva comesa com a servei d'interès econòmic general. 2. Reforçar l'eficiència econòmica i l'eficàcia en la gestió de la xarxa d'aeroports, perquè en cas d'entrada de capital privat en el capital social d'Aena, S. a., es pugui garantir la confiança de l'inversor.»

Per tant, un dels objectius principal és créixer en beneficis per tenir contents els inversors.

Respecte a la capacitat aeroportuària, el document deixa clar que pensa incrementar-la tot i no ser necessari a curt i mitjà termini: «En matèria d'infraestructures, Aena ha realitzat durant els últims anys un esforç continuat de millora, que ha permès que en l'actualitat es disposi d'una capacitat conjunta, en els 46 aeroports i 2 heliports de la xarxa d'Aena, superior als 335 milions de passatgers anuals. **Aquesta capacitat és, a nivell global, suficient per a donar resposta a les necessitats de les companyies aèries i dels passatgers previstos per als pròxims anys. No obstant això, a fi de continuar millorant la capacitat a mitjà i llarg termini, i garantir un adequat desenvolupament aeroportuari en el futur, el DORA 2017-2021 inclou en el seu programa d'inversions certes actuacions orientades a continuar ampliant la capacitat de la xarxa. S'estima que, després de l'execució de totes les inversions d'ampliació de capacitat programades durant el quinquenni, la capacitat global de la xarxa d'Aena es veurà incrementada fins a aconseguir un valor d'uns 338 milions de passatgers anuals.**»

El document defineix les «inversions estratègiques» com a «**aquelles necessàries per a complir amb els estàndards de capacitat establerts en aquest document**, així com altres inversions que el Ministeri de Foment considera fonamentals per a garantir l'interès general.»

Per a l'aeroport de Palma, el document assenyala les següents inversions estratègiques, el seu cost i la seva respectiva data de finalització:

- Sistema tractament equipatges especials facturació nord
- Increment de la capacitat punta del SATE i noves funcionalitats
- Sortides ràpides a la pista 06L-24R
- Adaptació al disseny funcional de l'aeroport

L'ampliació i remodelació de la terminal és el projecte «Adaptació al disseny funcional de l'aeroport».

A part, el DORA assenyala que **la capacitat de l'aeroport de Palma és de 34 milions de passatgers.**

Documentació relacionada

Document de Regulació Aeroportuària DORA 2017-2021

Gener de 2017



2018 – Redacció del projecte d'ampliació

A l'abril de 2018 es formalitza el contracte de la licitació de l'expedient DIN-403/2017, destinat a redactar el projecte d'ampliació, que al DORA 2017-2021 anomenen «Adaptació al disseny funcional de l'aeroport», i supervisar l'execució d'aquest. S'adjudica a l'UTE LOUIS BERGER IDC-APIA XXI SA-CEMOSA SA, per uns 15 milions d'euros. Té una durada de 70 mesos, amb el termini d'execució entre maig de 2018 i maig de 2024.

Dins els plecs de prescripcions tècniques, on es defineix l'objecte del contracte (apartat **1. Objecte**), es pot llegir: «*D'altra banda, el nou marc jurídic de regulació aeroportuària (Llei 18/2014) que configura la xarxa d'aeroports com a servei d'interès econòmic general, garanteix mitjançant el Document de Regulació Aeroportuària (DORA) la prestació de serveis aeroportuaris de manera segura, eficaç i eficient, determinant els Projectes Estratègics a realitzar en el període 2017-2021. Alguns d'aquests projectes sorgeixen a conseqüència d'una anàlisi de capacitat de les instal·lacions i de necessitats aeroportuàries plasmat en un Disseny Funcional on es plantegen les ampliacions i remodelacions a dur a terme en l'Àrea Terminal. En aquest context, en l'Aeroport de Palma, es projectaran les obres derivades del desenvolupament i concreció del Disseny Funcional que s'emmarquen dins del Projecte Estratègic DORA: “ADAPTACIÓ AL DISSENY FUNCIONAL DE L'AEROPORT”*».

Al subapartat **4.1. Antecedents** de l'apartat **4. Solució adoptada i abast del servei** es diu: «*Com a punt de partida, la Direcció de Planificació i Medi Ambient ha elaborat el document de “DISSENY FUNCIONAL DE L'AEROPORT DE PALMA” amb l'objectiu de determinar, valorar i seqüenciar les possibles actuacions necessàries per a l'adequació de l'Àrea Terminal de l'Aeroport de Palma al trànsit previst a mitjà i llarg termini.*»

Documentació relacionada

Plec de prescripcions tècniques de l'expedient DIN-403/2017, que adjudica la redacció del projecte d'ampliació de l'aeroport

Desembre de 2017





2018 – Pla Estratègic d'Aena

El Pla Estratègic 2018-2020 d'Aena parteix de la hipòtesi que el tràfic aeri global es duplicarà en 20 anys. Per això, indica que una de les seves línies d'actuació és l'«**Ampliació i adequació de la capacitat en els aeroports**. La capacitat dels aeroports d'Aena és un dels seus principals avantatges competitius. Per això, està previst executar totes les inversions recollides en el Document de Regulació Aeroportuària DORA 2017-2021 (2.185 milions d'euros) i començar a planificar l'escenari posterior. Entre aquests plans, estaria l'ampliació i remodelació de les instal·lacions dels aeroports Adolfo Suárez Madrid-Barajas i Barcelona-El Prat, aquest últim amb el desenvolupament complementari de Girona-Costa Brava, amb la finalitat d'atendre la demanda creixent de trànsit. Tots dos projectes suposen una inversió total superior als 2.800 milions d'euros.»

Quant a la capacitat aeroportuària, fent referència al DORA, augura una evolució creixent del tràfic aeri a mitjà i llarg termini, tenint en compte les incerteses a curt termini com ara el Brexit (ja que el Regne Unit és el principal emissor de viatgers cap a l'Estat espanyol). Mostra clarament la voluntat d'augmentar la capacitat aeroportuària tot exemplificant-ho amb els aeroports de Madrid i Barcelona. A més d'assenyalar les inversions del DORA per al quinquenni actual (2017-2021), ja avança que les inversions es duplicaran (a Madrid) i es quintuplicaran (a Barcelona) en el següent quinquenni (2022-2026).

Documentació relacionada


Nota de premsa presentant el Pla Estratègic d'Aena 2018-2021	Octubre de 2018	
Presentació de diapositives del Pla Estratègic d'Aena 2018-2021	Octubre de 2018	

2019 – Document inicial del projecte d'ampliació

El 15 de març de 2019 s'envia a les institucions i a les entitats socials el document inicial del projecte «Ampliació i Remodelació de l'Àrea Terminal. Aeroport de Palma de Mallorca».

A l'apartat 5. **Accions del projecte amb potencial incidència ambiental**, hi ha el subapartat 5.4. **Emissions atmosfèriques** i, a dins, el punt 5.4.2. **Fase d'operació**. S'hi diu, textualment: «*Durant la fase d'operació, la posada en funcionament dels projectes suposarà un **increment en la capacitat de l'aeroport, respecte al nombre de passatgers i operacions, per la qual cosa, en aquest cas, es considera que es generarà un lleuger increment en les emissions atmosfèriques a conseqüència de la posada en marxa de les actuacions projectades.***»

Documentació relacionada

Document inicial del projecte «Ampliació i Remodelació de l'Àrea Terminal. Aeroport de Palma de Mallorca»	Març de 2019	
---	--------------	---

2020 – Estudi d'impacte ambiental del projecte

El 20 de gener de 2020 es publica l'estudi d'impacte ambiental del projecte «Ampliació i remodelació de l'Àrea Terminal. Aeroport de Palma de Mallorca».

El document comença assenyalant (apartat **1. Introducció**) que «L'ampliació i remodelació de l'àrea terminal de l'Aeroport de Palma és una de les actuacions previstes en el Pla Director actualment vigent i coherent amb aquest.» Recordi's que les actuacions previstes al Pla Director estan pensades per tal d'augmentar-ne la capacitat.

A l'apartat **3. Alternatives considerades i justificació de la solució adoptada** dona les raons de l'ampliació. Al subapartat **3.1. Evolució del tràfic**, s'indica que es preveu que l'any 2025, any en el qual es preveu que acabin les obres, es preveu una arribada de 33.874.100 passatgers (recordem que el DORA 2017-2021 xifra la capacitat màxima en 34 milions de passatgers). També s'indica que «En realitzar l'anàlisi per a la determinació de les necessitats de la infraestructura, és necessari **planificar les actuacions que garanteixin els deguts nivells de qualitat en el tractament del trànsit a curt, mitjà i llarg termini en l'aeroport.**»

Al següent subapartat, (**3.2. Alternativa zero**), valora què passaria si no es fessin les obres. Hi diu: «En relació a la consideració de l'alternativa zero, la no execució del projecte suposaria que, **fins i tot podent-se atendre la demanda prevista l'any de posada en funcionament de les infraestructures**, aquesta no es podria atendre amb els mateixos nivells de qualitat, segons els estàndards d'Aena, dels quals gaudeix l'aeroport avui dia.» Al document de síntesi, afegeix: «Des del punt de vista de les potencials afeccions als factors ambientals del mitjà, **augmentarien fins a aconseguir la seva saturació i a partir d'aquí es mantindrien en el temps.**»

És a dir, que el tràfic creixerà independentment de si es fan les obres o no, i aquest assolirà el 2025 el límit de la capacitat de l'aeroport, pel que, si aquest no s'amplia, es saturarà.

A continuació, a l'hora de justificar l'alternativa seleccionada (**3.3. Justificació de l'alternativa única**), el document diu: «Per tot l'anteriorment exposat, es considera que les anteriors actuacions constitueixen l'única opció viable per a **dotar l'aeroport de les infraestructures que permetin atendre el trànsit aeri previst en els pròxims 20 anys a l'illa de Mallorca**, millorant l'experiència del passatger, i complint amb l'objectiu d'Aena de mantenir els seus aeroports amb els més alts estàndards de seguretat i qualitat.»

Per tant, l'ampliació permetrà atendre el creixement de trànsit previst més enllà del 2025 (any en que es saturarà): es podrà absorbir el trànsit previst fins a l'any 2040, però no indica quin serà aquest creixement.

Documentació relacionada

Estudi d'Impacte Ambiental del projecte «Ampliació i Remodelació de l'Àrea Terminal. Aeroport de Palma de Mallorca»

Octubre de 2019

