



# Declaración Medioambiental Aeropuerto de Menorca Año 2022

# Índice

|                                                                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Descripción de Registro en el EMAS.....                                                                   | 3  |
| > Razón Social .....                                                                                      | 3  |
| > Descripción del centro .....                                                                            | 3  |
| > Actividad de Aena SME, S.A - Aeropuerto de Menorca .....                                                | 5  |
| > Características de tráfico del Aeropuerto de Menorca .....                                              | 7  |
| <b>Política de gestión integrada</b> de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética de <b>Aena</b> .. | 9  |
| El Sistema de Gestión Integrado .....                                                                     | 11 |
| Descripción del Sistema de Gestión Integrado.....                                                         | 11 |
| Comportamiento frente a disposiciones jurídicas .....                                                     | 15 |
| Aspectos ambientales e impactos asociados .....                                                           | 21 |
| > Aspectos ambientales directos .....                                                                     | 21 |
| > Aspectos ambientales potenciales.....                                                                   | 24 |
| > Aspectos ambientales indirectos.....                                                                    | 26 |
| Objetivos, metas y mejoras ambientales .....                                                              | 28 |
| Comportamiento respecto a indicadores ambientales.....                                                    | 36 |
| Otros aspectos a tener en cuenta: el ruido .....                                                          | 59 |
| Glosario .....                                                                                            | 62 |

# Descripción de Registro en el EMAS

## > Razón Social

Razón Social: Aena SME, S.A

Centro: Aeropuerto de Menorca

Dirección: Ctra. San Clemente, s/n 07712 Mahón

CIF: A-86212420

Código NACE: 52.23

Nº Reg. EMAS: ES-IB-000077

## > Descripción del centro

El Aeropuerto de Menorca está integrado en la red nacional de aeropuertos que gestiona la sociedad mercantil estatal Aena SME, S.A., creada en virtud del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre. La sociedad mercantil estatal Aena SME, S.A., tiene personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, plena capacidad jurídica, pública y privada, y patrimonio propio.

Situado al sureste de la isla, fue inaugurado en marzo de 1969, sus terrenos e instalaciones pertenecen al término municipal de Mahón y en menor medida al de San Luis. La población más alejada, Ciudadela, está situada en el extremo occidental de la isla a unos 45km. Al noroeste se encuentra la Albufera des Grao, parque natural y núcleo de la reserva de la biosfera, declaración que incluye a toda la isla desde 1993.

El Aeropuerto de Menorca cuenta con una pista de aterrizaje cuya orientación es 01º - 19º, definiéndose el extremo (cabecera) más próximo a la carretera de San Clemente con el nombre de 19 y la más cercana al mar, 01. La longitud de la pista de aterrizaje es de 2.350 metros con

una anchura de 45 metros. Dispone de 20 puestos de estacionamiento para aeronaves comerciales (15 en remoto y 5 pasarelas telescópicas) y 15 para aviación general y carga.

Las capacidades declaradas son de 1.700 pasajeros/hora en salida, de 1.700 pasajeros/hora en llegada y 20 movimientos/hora (llegadas más salidas).

Este año ya sin las restricciones debidas a la pandemia del Covid-19 se ha recuperado con creces el tráfico de pasajeros, en especial a partir del mes de abril a partir del cual se han ido sucediendo mes tras mes records de pasajeros superándose las cifras del 2019. El principal mercado emisor ha sido el nacional, recuperándose el resto a excepción del británico y alemán por debajo todavía de las cifras registradas en el 19. Es destacable el crecimiento en los meses iniciales y finales con aumentos porcentuales de dos dígitos.

El aeropuerto en condiciones normales es claramente estacional puesto que de mayo a octubre se registran algo más del 85% de los movimientos de pasajeros anuales, teniendo un máximo en los meses de julio y agosto. Por otra parte, las operaciones presentan una doble estacionalidad porque en este periodo la estacionalidad semanal es también apreciable: casi el 70% de las operaciones se concentran en el fin de semana (de viernes a lunes), aunque en los últimos años esta concentración está perdiendo fuerza. Así, la diferencia entre las operaciones de los sábados (día punta) y martes y jueves (días con menos actividad), tienden a acortarse.

Los mercados turísticos más importantes son el nacional, británico, francés, italiano y alemán por este orden, con un fuerte incremento en los últimos años del francés, cuando era casi testimonial hace unos años, seguidos en menor medida por los pasajeros procedentes de Austria, Bélgica, Portugal, Holanda, y Polonia.

El Aeropuerto de Menorca permanece cerrado al tráfico durante las horas nocturnas que van de 00:30 a 07:00 en verano y de 22:00 a 07:00 en invierno.



## > Actividad de Aena SME, S.A - Aeropuerto de Menorca

El ámbito de aplicación del Sistema de Gestión Integrado se circunscribe a las actividades de gestión y mantenimiento de instalaciones e infraestructuras aeroportuarias y servicios aeroportuarios de Menorca.

Entre estas actividades y servicios podemos destacar:

- Generación de energía eléctrica en caso de emergencia
- Suministro de energía eléctrica
- Suministro de agua
- Mantenimiento de las instalaciones (red eléctrica, red de agua, aire acondicionado, jardines, equipos electromecánicos, red informática, sistemas informáticos, red contraincendios, etc.)
- Mejora de las instalaciones
- Depuración de aguas residuales
- Mantenimiento de vehículos propios
- Salvamento y extinción de incendios
- Recogida de residuos
- Actividades administrativas
- Actividades comerciales

Muchas de estas actividades y servicios no las realiza directamente Aena, sino empresas subcontratadas al efecto. Estas asistencias técnicas son:

- Limpieza del campo de vuelo
- Limpieza de las instalaciones
- Gestión de residuos sólidos (Gestión municipal)
- Mantenimiento de las depuradoras de aguas residuales

- Mantenimiento de jardines
- Mantenimiento integral de las instalaciones

Por otro lado, en el Aeropuerto de Menorca desarrollan sus actividades unas 40 empresas arrendatarias y contratistas, entre las que destacan las compañías aéreas y de asistencia en tierra (handling), las de restauración, así como las de alquiler de vehículos, entre otras. Las empresas no entran dentro del alcance de gestión definido por el sistema EMAS de Aena - Aeropuerto de Menorca, pero se identifican y controlan aquellos aspectos que puedan afectar a la gestión ambiental del aeropuerto (aspectos ambientales indirectos).

## >Características de tráfico del Aeropuerto de Menorca

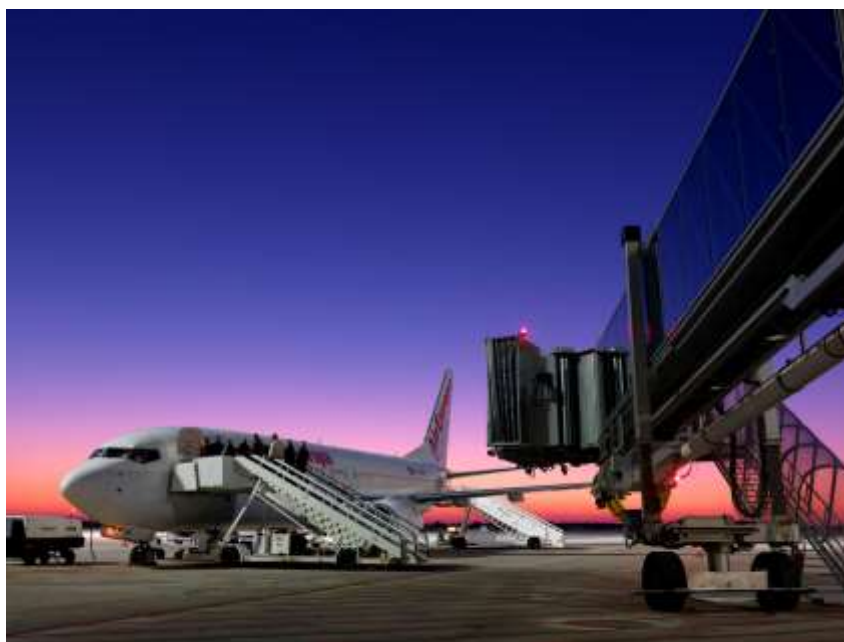
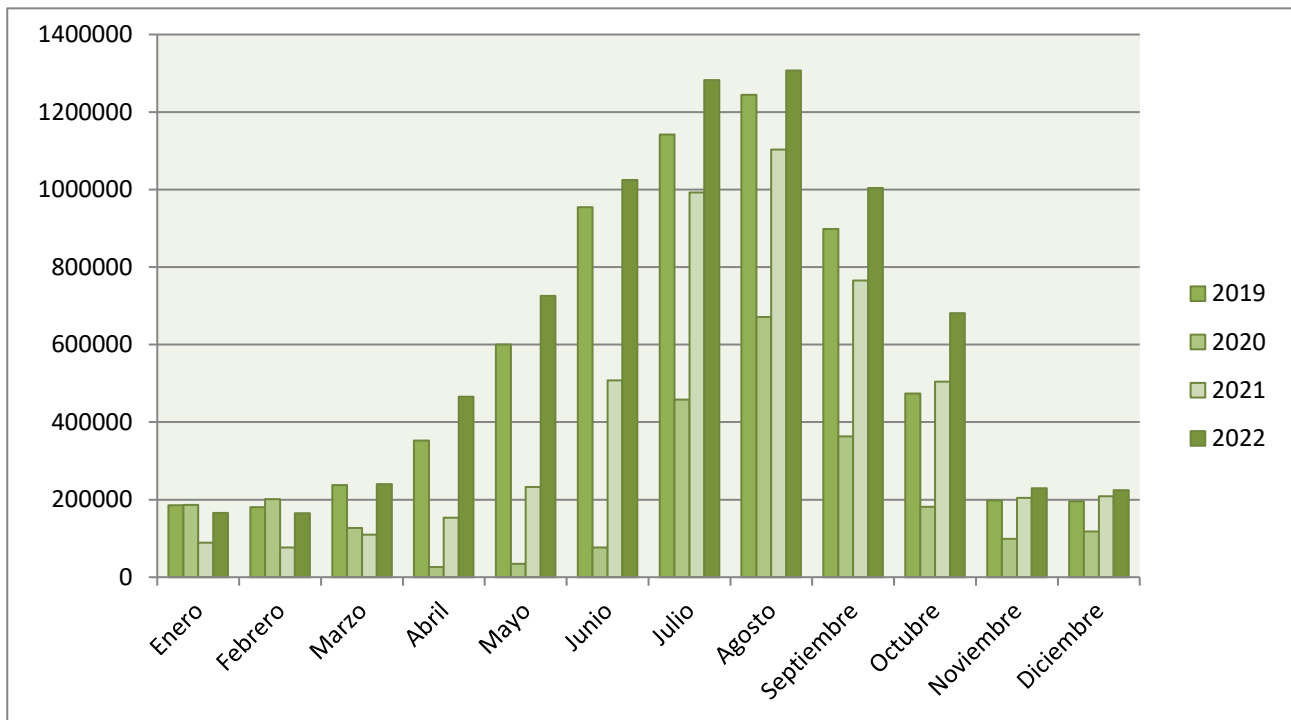
El volumen de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Menorca durante el pasado año 2022 fue de 3.900.395, record histórico en la historia de la aviación comercial, lo que representa un incremento del 68,80% con respecto al atípico año 2021, todavía afectado gravemente por las restricciones en la movilidad debidas a la situación de pandemia originada por el Covid-19. Comparado con el hasta entonces año de referencia de 2019, el incremento ha sido de un 11,60%. En diciembre de este año se ha alcanzado la cifra de 100 millones de pasajeros en los aeropuertos de Menorca, desde los inicios de la aviación comercial en el ya lejano año 1949.

Durante el año 2022, se continúa calculando la Unidad de Tráfico Aeroportuario (ATU) para homogeneizar en la red de aeropuertos los indicadores relativos a los pasajeros y movimientos. A continuación, se muestra la evolución mensual durante 2022 del número en Unidades de Tráfico Aeroportuario (ATU):

| Mes               | Pasajeros (uds)  | Mercancías (kg) | Correo (kg) | Aeronaves Comerciales | Aeronaves Otros (OCT) | Unidades de Actividad Aeroportuario (ATU) |
|-------------------|------------------|-----------------|-------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------------|
| Enero             | 59.194           | 61.560          | 0           | 1.025                 | 33                    | 165.610                                   |
| Febrero           | 65.718           | 62.402          | 0           | 955                   | 32                    | 165.042                                   |
| Marzo             | 97.647           | 70.636          | 0           | 1.403                 | 16                    | 240.253                                   |
| Abril             | 220.560          | 63.169          | 0           | 2.373                 | 71                    | 465.592                                   |
| Mayo              | 374.504          | 71.715          | 0           | 3.425                 | 84                    | 726.121                                   |
| Junio             | 558.714          | 73.308          | 0           | 4.561                 | 88                    | 1.024.347                                 |
| Julio             | 709.603          | 66.594          | 0           | 5.616                 | 109                   | 1.282.769                                 |
| Agosto            | 723.930          | 63.524          | 808         | 5.743                 | 82                    | 1.307.065                                 |
| Septiembre        | 555.760          | 61.704          | 0           | 4.400                 | 77                    | 1.004.077                                 |
| Octubre           | 339.893          | 55.303          | 0           | 3.342                 | 65                    | 681.146                                   |
| Noviembre         | 99.126           | 58.760          | 0           | 1.262                 | 32                    | 229.114                                   |
| Diciembre         | 96.286           | 63.137          | 0           | 1.249                 | 29                    | 224.717                                   |
| <b>Total 2022</b> | <b>3.900.935</b> | <b>771.812</b>  | <b>808</b>  | <b>35.354</b>         | <b>718</b>            | <b>7.515.853</b>                          |
| Total 2021        | 2.325.327        | 900.604         | 85.050      | 25.421                | 713                   | 4.947.733                                 |
| Total 2020        | 1.076.952        | 962.246         | 84.433      | 13.990                | 580                   | 2.543.574                                 |
| Total 2019        | 3.495.025        | 1.238.530       | 93.057      | 30.987                | 607                   | 6.666.810                                 |

ATU= Unidad de Tráfico Aeroportuario (Pax totales+(10\*Toneladas de carga)+(100\*Movimientos totales))

### TRÁFICO COMPARATIVO 2019-2022 (ATU)





# Política de gestión integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética, Seguridad y Salud en el trabajo.

Aena, como entidad líder en la prestación de servicios de transporte aéreo, en el marco de la **gestión de la calidad, el medio ambiente y la eficiencia** ratifica su firme compromiso por la excelencia en la gestión de los servicios que ofrece, con el objetivo de promover el desarrollo seguro, eficaz y sostenible del transporte aéreo y mantener en el tiempo resultados sobresalientes para las partes interesadas de la organización.

Para ello, desarrolla actuaciones en estos ámbitos de forma constante y continua mediante la planificación e implantación de diferentes líneas estratégicas de actuación, con el objetivo de contribuir al desarrollo sostenible del transporte aéreo, compatibilizando su actividad con la conservación del entorno natural.

De acuerdo con este compromiso Aena, promueve la implantación y mantenimiento de un **Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud Laboral**, basado en los requisitos establecidos en las normas internacionales aplicables, que permite la consecución de su certificación teniendo en cuenta la normativa de carácter comunitaria, nacional, autonómica y local.

En esta línea, Aena asume los siguientes principios que deben servir como guía y marco de referencia en el desarrollo de su actividad:

- **Promover la integración sistemática de la gestión de la calidad, el medioambiente, la eficiencia energética y la seguridad y salud laboral en la gestión de aena.**

- **Evaluar** periódicamente el desempeño del sistema de gestión y las necesidades y expectativas de las partes interesadas, con el objeto de definir líneas de actuación prioritarias orientadas a la mejora continua del sistema.
- **Contar con la implicación y el compromiso de la alta dirección** para alcanzar los objetivos propuestos, utilizando los valores y estrategias de Aena como principal referente para todas las personas de la Sociedad.
- **Garantizar la capacitación y formación** continua del personal de la Sociedad mediante programas de formación y sensibilización en materia de calidad, medioambiente y seguridad y salud en el trabajo.
- **Establecer** medidas para sensibilizar a las principales partes interesadas sobre esta Política y los posibles impactos medioambientales asociados a la actividad aeroportuaria.
- **Velar por el cumplimiento de los requisitos legales** aplicables al ámbito de actuación de Aena, así como **otros requisitos** que la Sociedad suscriba en términos de calidad, medioambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo.
- **Proporcionar los recursos materiales** y humanos necesarios y asegurar la disponibilidad de información, para alcanzar los **objetivos y metas establecidos**, así como para **mejorar continuamente** el desempeño de los procesos y resultados de Aena.
- **Asegurar** la protección del medioambiente y la prevención de la contaminación, integrando criterios de desarrollo sostenible que contribuyan a reducir el impacto de nuestra actividad, fomentando el uso sostenible de recursos y la lucha contra el cambio climático en línea con los objetivos marcados en la Estrategia de Sostenibilidad vigente.
- **Impulsar** la eficiencia energética, la utilización de energías renovables, la reducción progresiva del uso de combustibles fósiles, y la adquisición de productos y servicios energéticamente eficientes, con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y optimizar el desempeño energético en línea con los objetivos marcados en el Plan de Acción Climática de Aena vigente.
- **Compatibilizar** la actividad aeroportuaria con la protección y conservación de los hábitats naturales existentes en el entorno y su biodiversidad.

- **Impulsar** y liderar la prevención de riesgos laborales, proporcionando condiciones de trabajo seguras y saludables, eliminando los peligros y minimizando los riesgos para la seguridad y salud en el trabajo.
- **Asegurar** la consulta y participación de todo el personal de Aena y sus representantes, así como el acceso a la información sobre los medios y medidas a adoptar para la prevención de los riesgos para la salud.
- **Comunicar** esta Política a todo el personal y empresas que desarrollen su actividad en Aena, para que tomen consciencia de sus derechos y responsabilidades, y ponerla a disposición de las partes interesadas.

Consejo de Administración de Aena SME, S.A.

Diciembre 2022

# Sistema de Gestión Integrado

## Descripción del Sistema de Gestión Integrado

Tomando como premisa el cuidado y la protección del medio ambiente junto con la búsqueda de la excelencia, el aeropuerto cuenta desde julio del 2014, con una certificación única del Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente certificado por AENOR conforme a las normas internacionales ISO 9001 e ISO 14001, que garantizan la compatibilidad de una actividad aeroportuaria basada en estándares de calidad con la protección del medio ambiente. La declaración ambiental es verificada y validada por AENOR con número de registro de verificadores medioambientales EMAS número ES-V-0001.

El Sistema de Gestión Integrado (SGI) cumple los requisitos de la norma ISO 14.001:2015, estando certificado desde junio de 2001 por AENOR (GA-2001/0169). Posteriormente, en diciembre de 2012, el aeropuerto recibió la certificación EMAS estando inscrito desde entonces en el Reglamento Comunitario de Ecogestión y Ecoauditoría. En el año 2014 fue reconocido con el premio “Emas Awards” por sus actuaciones en ecoinnovación, siendo el primer aeropuerto europeo en obtener este

premio. El principal objetivo del Sistema de Gestión Integrado (SGI) de Aena SME, S.A. - Aeropuerto de Menorca, es la mejora continua y la prevención de la contaminación bajo un marco de seguridad, calidad y eficiencia en los servicios encomendados, a partir del estricto cumplimiento de la normativa ambiental y Política de gestión integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud Laboral de Aena. De este modo, la Dirección pretende minimizar los impactos ambientales de su actividad en el entorno.

En el año 2019 el Aeropuerto de Menorca fue galardonado con el premio Eco-Innovation de ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos) esta distinción fue entregada en la gala de celebración de los premios anuales de este organismo, que ese año tuvo lugar en Chipre.

Por otro lado, además de incluir en su alcance las actividades y servicios prestados por Aena SME, S.A., el Sistema de Gestión Integrado incluye el control y vigilancia ambiental de las empresas arrendatarias y contratistas que desarrollan su actividad en el aeropuerto.

El Sistema de Gestión Integrado en su vertiente ambiental se compone principalmente de los siguientes elementos:

- Política de gestión integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud Laboral. Documentación del Sistema de Gestión, que consta de:
  - Manual: Sirve como referencia para la implantación y mantenimiento del SGA.
  - Procedimientos: Recogen los requisitos generales de la Norma ISO 14001:2015 y Reglamento EMAS (Reglamento CE N° 1221/2009 modif. Regl. UE 2017/1505+ modificado por el Reg. 2018/2026).
  - Instrucciones Técnicas: Establecimiento de responsabilidades y modo de actuación ambiental en relación con los aspectos ambientales, detallando de forma clara y concisa las tareas concretas a realizar.
  - Registros: Documentos que recogen que una actuación se ha llevado a cabo, permitiendo analizar el grado de cumplimiento del SGI.

- Programa de Gestión Ambiental:
  - Con el fin de alcanzar el principio de mejora continua del comportamiento ambiental, se establecen anualmente objetivos y metas ambientales, recogidos en el Plan Operativo y se asignan recursos, responsables y plazos para su consecución.
- Auditoría Interna
  - Su función es determinar si el sistema de gestión es conforme con las disposiciones planificadas, con la Política de gestión integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética, las metas y objetivos de la empresa, y con el resto de requisitos establecidos tanto por la norma ISO 14001 como por ISO 9001 y reglamento EMAS, en el SGI. Anualmente se audita todo el sistema.
- Revisión anual por la Dirección, fundamentalmente para:
  - Revisar de manera periódica el SGI, para asegurar su adecuación y su eficacia continuada.
  - Atender a la eventual necesidad de cambios en la política, los objetivos y otros elementos del SGI, a la vista de los resultados de la auditoría interna, las circunstancias cambiantes y el compromiso de mejora continua.
  - Evaluar el comportamiento ambiental.
  - Suministrar información sobre el funcionamiento del Sistema de Gestión Integrado a la Dirección, para que conozca la situación del aeropuerto y tome las medidas que considere oportunas.

#### Estructura de gestión del SGI:

- El director del aeropuerto y en su nombre el RDSI (representante de la dirección para el SGI) en este caso el jefe del Gabinete de Dirección, es el máximo responsable del sistema y de que se cumplan las directrices y objetivos del sistema. Para ello se cuenta con la implicación y participación de todos los miembros del comité de dirección del aeropuerto. Todos los departamentos participan en las tomas de decisiones y en todas ellas se tiene en cuenta la vertiente ambiental.

Otros elementos del SGI son:

- Definir de forma documentada las funciones, responsabilidades y autoridades.
- Definición y análisis del contexto externo e interno.
- Definición y análisis de las expectativas de las partes interesadas.
- Definición y análisis de riesgos y oportunidades.
- Identificar necesidades de formación del personal y cubrirlas.
- Gestionar tanto las comunicaciones internas como externas.
- Analizar las operaciones, actividades y funciones asociadas a los aspectos ambientales, planificándose las actividades de forma que pueda asegurarse que se desarrollan en condiciones controladas.
- Identificar y planificar la respuesta a accidentes potenciales y situaciones de emergencia para prevenir y reducir los impactos ambientales asociados.
- Controlar y medir de forma regular y documentada las características clave de las operaciones y actividades que puedan tener un impacto significativo en el medio ambiente.
- Estudiar las no conformidades (incumplimientos del SGI) que puedan ocurrir, con el fin de llevar a cabo acciones correctivas y preventivas encaminadas a que no vuelvan a presentarse.
- Identificar los requisitos legales aplicables y otros requisitos que Aena SME, S.A. suscriba relacionados con sus aspectos ambientales y evaluar su cumplimiento de forma periódica, con el fin de asegurar así su cumplimiento.



# Comportamiento frente a disposiciones jurídicas

En el Sistema de Gestión Integrado del Aeropuerto de Menorca, se identifican, aplican y evalúan periódicamente las disposiciones jurídicas y/o textos legales de aplicación.

El aeropuerto cuenta con el servicio de actualización de requisitos legales ambientales, *“Salem”* que presta la empresa *“NOVOTEC Consultores”* a través de una aplicación y servicio online de actualización de la legislación aplicable y otros requisitos suscritos. El servicio prestado ofrece información, actualización y gestión de la legislación de Medio ambiente, Prevención de Riesgos Laborales, Reglamentación de Instalaciones, Seguridad, Medio Natural y Normativa Sectorial. Se incluye la legislación publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea, Boletín Oficial del Estado y los boletines de las distintas Comunidades Autónomas, Provincias y Ayuntamientos. El acceso se realiza a través de internet, prestándose un servicio personalizado de identificación de la normativa aplicable, puesto que la normativa se “adapta” a las necesidades del centro, teniendo designado un consultor que se encarga de la particularización de la normativa y obligaciones legales aplicables al centro. Además del acceso a la normativa de la aplicación, se ofrece un servicio de aviso de novedades legislativas personalizable y un boletín semanal de novedades legislativas que se envía mediante correo electrónico con acceso al texto de la nueva norma publicada (anexo I: Principales disposiciones jurídicas aplicables al aeropuerto del año 2022)

La legislación recibida es analizada, y redirigida al responsable del aeropuerto correspondiente, para que lo tenga en cuenta y se emprendan las acciones que deriven de ella.

Por otra parte, existen multitud de requisitos legales de aplicación en las actividades del aeropuerto, aunque consideramos que merecen especial atención los que afectan a la gestión de residuos, la gestión del agua, así como a las emisiones a la atmosfera.

Durante el año 2022, el comportamiento frente a disposiciones jurídicas ha sido favorable en relación al cumplimiento, entre otros, de los requisitos legales. Respecto a la aplicación de estos últimos y en coherencia con el compromiso de responsabilidad medioambiental adquirido desde Aena-Aeropuerto de Menorca se detallan a continuación algunas observaciones pertinentes al respecto:

1. En abril de 2012 se recibió autorización temporal de la Dirección General de Recursos Hídricos del Gobierno Balear, expt 437-6, para el vertido de aguas pluviales a pozos absorbentes del campo de vuelo. Esta autorización temporal está condicionada a la realización de tres analíticas anuales (otoño, invierno y primavera) de las aguas que se infiltran en las baterías de pozos situados en las cabeceras de las pistas, con el fin de determinar la inexistencia de sustancias contaminantes, los parámetros que deben analizarse son los siguientes:

Aceites y grasas e Hidrocarburos (GRO, DRO y BTEX).

En cumplimiento al mencionado condicionante indicado anteriormente, el pasado año se remitió a la Dirección General de Recursos Hídricos del Gobierno Balear copia de las analíticas de control correspondientes al periodo de primavera e invierno. Estas analíticas corresponden a los siguientes puntos y pozos del interior e inmediaciones del Aeropuerto de Menorca:

- Pozo Absorbente PISTA NORTE
- Pozo Absorbente PISTAR SUR
- Pozo Biniparratx
- Pozo s' Olivera
- Pozo nº 1\_AENA
- Pozo nº 4\_AENA



En este sentido cabe apuntar que debido a la clausura del pozo CAS 588 (Pou des camí des Cementiri) del que inicialmente debía recogerse la muestra, esta se viene recogiendo de un pozo próximo al núcleo de Sant Climent (pozo de s' Olivera). Este cambio se comunicó y acordó en su momento con la DGRH.

Hasta el momento no se ha detectado ningún indicio de contaminación por estas sustancias, y por tanto se está a la espera de que la DGRH otorgue la autorización definitiva o renovación temporal.

De todas formas, aún en el caso de que se otorgue autorización definitiva para el vertido de pluviales a pozos de la pista, se ha estado llevando a cabo un control analítico de la calidad de las aguas subterráneas y así se continuará haciendo en los pozos designados:

- CAT 637 (CAS 1145) pozo 4 SEI Aena
- CAT 635 (CAS 1143) pozo 1 Aena
- Pozo cercano al núcleo de Sant Climent
- CAS 1429 (pozo de Biniparratx, Sant Lluís)

Este control analítico deberá realizarse con una frecuencia semestral determinándose las sustancias anteriormente mencionadas.

2. De igual modo disponemos de las siguientes autorizaciones en vigor:
  - Agua depurada para riego.
  - Autorización para captación de agua en los tres pozos del aeropuerto.
  - Vertido zona practicas SEI.
  - Vertido pluviales plataforma y parkings.
3. Otras consideraciones y requisitos comunicados a la administración competente durante el año 2022 fueron los siguientes:

- Con respecto a los residuos, se remitió la declaración de envases y residuos de envases a la Dirección General de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos, correspondiente al pasado año 2022.
- En febrero de 2022 se solicitó a la Agencia Balear del Agua autorización para incorporar fangos líquidos a la depuradora de Maó / Es Castell. Esta autorización es por un año prorrogable con un máximo de 216m<sup>3</sup> anuales.
- Por otra parte, también se han comunicado los consumos de agua a la agencia tributaria balear a fin de cumplir con el correspondiente canon de saneamiento.
- En diciembre de 2022 el aeropuerto se inscribió en el registro balear de huella de carbono.
- En cuanto a las emisiones de los grupos electrógenos de la Central Eléctrica, en marzo de 2020 se solicitó la renovación de la autorización como actividad potencialmente contaminadora de la atmósfera (APCA) del grupo B, código APCA 02 01 05 02, cumpliendo con el plazo de 4 años establecido en la misma. Durante el año 2021 se ha remitido el control analítico por OCA donde se verifica que todos los parámetros cumplen con lo establecido en la autorización. En 2022 se han remitido otros datos solicitados en esta autorización como son las horas de funcionamiento y los litros de combustible consumidos por los grupos electrógenos.

En la siguiente tabla se muestran los resultados de las pruebas de opacidad realizadas a los grupos electrógenos con resultado satisfactorio, por la consultora "Jecma" Consultoria y Medioambiente, ENAC 1047/LE2052 :

En las siguientes tablas se muestran los resultados obtenidos junto con los límites de emisión correspondientes, valorando el cumplimiento de cada parámetro:

| FOCO Nº FC-1 (Grup electrogen) |                         |                         |                         |                          |        |
|--------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|--------|
| Contaminante                   | Muestreo 1<br>(mg/Nm³)* | Muestreo 2<br>(mg/Nm³)* | Muestreo 3<br>(mg/Nm³)* | Valor límite<br>(mg/Nm³) | Cumple |
| Opacidad                       | 3                       | 3                       | 3                       | 4 Escala Bacharach       | SI     |

| FOCO Nº FC-2 (Grup electrogen) |                         |                         |                         |                          |        |
|--------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|--------|
| Contaminante                   | Muestreo 1<br>(mg/Nm³)* | Muestreo 2<br>(mg/Nm³)* | Muestreo 3<br>(mg/Nm³)* | Valor límite<br>(mg/Nm³) | Cumple |
| Opacidad                       | 3                       | 3                       | 3                       | 4 Escala Bacharach       | SI     |

| FOCO Nº FC-3 (Grup electrogen) |                         |                         |                         |                          |        |
|--------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|--------|
| Contaminante                   | Muestreo 1<br>(mg/Nm³)* | Muestreo 2<br>(mg/Nm³)* | Muestreo 3<br>(mg/Nm³)* | Valor límite<br>(mg/Nm³) | Cumple |
| Opacidad                       | 3                       | 3                       | 3                       | 4 Escala Bacharach       | SI     |

Tras evaluar los resultados obtenidos del control de las emisiones atmosféricas emitidas a través del Foco Nº FC-1, FC-2 y FC-3 con respecto a los valores límite de emisión indicados en la Resolució 112/AU-APCA de concessió de l'autorització com a activitat potencialment contaminadora de la atmósfera (APCA) a l'Aeroport de Menorca situat al TM de Maó promogut per AENA, S.A. Exp.-APCA 0122, se concluye que, los resultados obtenidos de Opacidad son inferiores a sus correspondientes valores límite y, por tanto, **LAS EMISIONES DEL FOCO Nº FC-1, FC-2 Y FC-3 SON CONFORME A LA REGLAMENTACIÓN DE APLICACIÓN.**

Elaborado por:

**MONTESINO  
S HERRERO  
PASCUAL -  
24391390M**

Firmado  
digitalmente por  
MONTESINOS  
HERRERO PASCUAL  
- 24391390M  
Fecha: 2021.02.02  
10:15:47 +01'00'

JECMA Consultoría y Medio Ambiente, S.L. garantiza la confidencialidad de los resultados de este informe. Queda prohibida la reproducción total o parcial de este informe por cualquier medio sin el consentimiento expreso de JECMA Consultoría y Medio Ambiente, S.L. y el peticionario.

Los resultados del presente informe se refieren únicamente a los objetos sometidos a evaluación.

Para propósitos de verificación de resultados, los registros primarios de los muestreos y mediciones realizados se encuentran archivados en las oficinas de JECMA Consultoría y Medio Ambiente, S.L., sitas en Plaza de Elche, 27. Polígono Industrial Fuente del Jarro. 46988 Paterna (Valencia), en el expediente correspondiente a la presente evaluación.

- En enero de 2022 se solicitó la renovación del permiso del núcleo zoológico y de cetrería, sistema utilizado para el control de la fauna en el recinto aeroportuario. Esta autorización se renueva cada año. Además, se ha renovado la autorización especial para poder capturar cernícalos (*Falco tinnunculus*), tanto pollos como adultos, esta pequeña rapaz en los últimos años ha ocasionado diversos incidentes en el campo de vuelo, al impactar algunos ejemplares con los aviones en el momento del despegue o aterrizaje. Los ejemplares capturados

son entregados al centro de recuperación de fauna salvaje y puestos en libertad en zonas alejadas del aeropuerto. También se ha obtenido autorización para el uso de pirotecnia en los casos en que sea necesario, principalmente para ahuyentar gaviotas y rapaces de tamaño medio, principalmente milanos y águilas calzadas, estas dos especies han experimentado un significativo aumento en sus poblaciones sedentarias, lo que se traduce también en una mayor presencia en los terrenos del aeropuerto.

- Y para terminar este resumen, decir también que se han remitido a la Dirección Gral. de Recursos Hídricos los informes de funcionamiento del Sistema Integral de Tratamiento de aguas residuales.



# Aspectos ambientales e impactos asociados

Se define como aspecto ambiental cualquier elemento de las actividades y servicios de Aena-Aeropuerto de Menorca que pueda interactuar con el medio ambiente. Un impacto ambiental es cualquier acción transformadora o cambio ocasionado directa o indirectamente, ya sea perjudicial o beneficiosa.

Aena SME, S.A., ha establecido un método para identificar todos los aspectos ambientales de su actividad, tanto derivados del normal desarrollo de la misma (directos), los cuales poseen un impacto real, como de situaciones de emergencia (potenciales), con un impacto derivado si llegaran a producirse. Así mismo, se identifican los aspectos indirectos, es decir, los aspectos asociados a la actividad de empresas que tienen una relación contractual con el aeropuerto.

Una vez identificados estos aspectos ambientales se evalúan de manera que sea posible compararlos entre sí e identificar aquellos con un impacto significativo sobre el medio ambiente.

## > Aspectos ambientales directos

Los aspectos ambientales directos se clasifican en varios grupos, atendiendo a su ámbito de afección, para cada uno de los cuales se determina una puntuación en función de varios criterios:

| Ámbito de afección            | Criterios de valoración                   |
|-------------------------------|-------------------------------------------|
| Residuos                      | Destino<br>Cantidad                       |
| Consumo de recursos naturales | Naturaleza/Origen<br>Cantidad             |
| Emisiones                     | Toxicidad<br>Frecuencia/Antigüedad        |
| Vertidos                      | Carga contaminante<br>Cantidad/Frecuencia |
| Residuos Peligrosos           | Destino<br>Cantidad                       |

Los aspectos ambientales directos significativos que se muestran, para guardar coherencia con los objetivos, metas y mejoras ambientales llevadas a cabo en el año 2022, son los correspondientes al año 2021. Estos aspectos se exponen a continuación, junto con los impactos ambientales asociados.

| Aspectos ambientales directos                                                   | Impacto/s ambiental/es                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>SIGNIFICATIVOS</b>                                                           |                                                                                    |
| <b>Emisiones de prácticas del SEI queroseno</b>                                 | Disminución de la calidad del aire por CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> y COV     |
| <b>Consumo de queroseno en prácticas del SEI y simulacros</b>                   | Agotamiento de combustibles fósiles                                                |
| <b>Consumo de agua prácticas SEI con fuego</b>                                  | Agotamiento de agua                                                                |
| <b>Consumo de combustible de todos los grupos electrógenos</b>                  | Agotamiento de combustibles fósiles                                                |
| <b>Emisiones de vehículos</b>                                                   | Disminución de la calidad del aire por CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> y COV     |
| <b>Residuos de envases (contenedor amarillo, latas, brick y plásticos, etc)</b> | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| <b>Aceites minerales y sintéticos usados</b>                                    | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie con sustancias tóxicas |
| <b>Consumo de agua para usos generales</b>                                      | Agotamiento de agua                                                                |
| <b>Consumo de gasóleo de los vehículos</b>                                      | Agotamiento de combustibles fósiles                                                |
| <b>Equipos eléctricos y electrónicos desechados</b>                             | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| <b>Basura doméstica y comercial sin segregar</b>                                | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |

También se muestran a continuación otros que, aunque no son significativos, se consideran de interés.

| Aspectos ambientales directos                                             | Impacto/s ambiental/es                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| NO SIGNIFICATIVOS (lista no exhaustiva)                                   |                                                                                    |
| Consumo de papel no reciclado y sin certificado de sostenibilidad         | Agotamiento de materias primas                                                     |
| Vertido de aguas pluviales PSH1                                           | Contaminación de suelos y aguas al arrastrar sustancias de varias zonas            |
| Vertido de aguas pluviales PSH2                                           | Contaminación de suelos y aguas al arrastrar sustancias de varias zonas            |
| Lodos de depuradora                                                       | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| Residuos de papel y cartón                                                | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| Residuos de envases de vidrio                                             | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| Consumo de electricidad en las instalaciones                              | Agotamiento de combustibles fósiles (Central térmica de Gesa)                      |
| Consumo de agua para riego                                                | Agotamiento de agua                                                                |
| Consumo de gasolina de los vehículos                                      | Agotamiento de combustibles fósiles                                                |
| Emisiones de los grupos electrógenos                                      | Disminución de la calidad del aire por CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> y COV     |
| Residuos metálicos (chatarra )                                            | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| Residuos de madera                                                        | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| Residuos de construcción demolición gestionados por el centro             | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| Vertido de aguas residuales                                               | Contaminación de suelos y aguas al arrastrar sustancias de varias zonas            |
| Filtros usados de aceite mineral y sintético y combustible                | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie con sustancias tóxicas |
| Material impregnado con sustancias peligrosas ( trapos, absorbentes.....) | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| Envases que han contenido sustancias peligrosas                           | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| Toners y cartuchos de tinta                                               | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| Baterías generadas de todo tipo                                           | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |
| Aerosoles y envases a presión                                             | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie                        |

## > Aspectos ambientales potenciales

Los aspectos ambientales potenciales se asocian a situaciones de riesgo, que son a las que se aplican medidas de prevención y minimización de sus consecuencias. Dichas situaciones de riesgo se avalúan conforme a los dos criterios siguientes:

- Probabilidad de ocurrencia
- Severidad de las consecuencias



Durante el año 2021 se han identificado los siguientes aspectos potenciales que podrían producirse en diferentes incidentes, accidentes o situaciones de emergencia. De todos estos aspectos ninguno está valorado como aspecto significativo:



| Aspectos ambientales potenciales                                                               | Impacto/s ambiental/es                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| No SIGNIFICATIVOS                                                                              |                                                                                                 |
| Fuga de gases de efecto invernadero en equipos entre $> 50$ y $\leq 500$ t CO <sub>2</sub> -eq | Contribución al efecto invernadero / Degradación fotoquímica del ozono                          |
| Fuga de gases de efecto invernadero en equipos entre $> 5$ y $\leq 50$ t CO <sub>2</sub> -eq   | Contribución al efecto invernadero / Degradación fotoquímica del ozono                          |
| Incendio en edificio del SEI                                                                   | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie. Disminución de la calidad del Aire |
| Incendio en central eléctrica                                                                  | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie. Disminución de la calidad del Aire |
| Fuga de gases de efecto invernadero en equipos con 5 o menos t CO <sub>2</sub> -eq             | Contribución al efecto invernadero / Degradación fotoquímica del ozono                          |
| Rotura de la red de agua potable                                                               | Consumo incontrolado de agua potable                                                            |
| Derrame en depósito de combustible enterrado                                                   | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie. Disminución de la calidad del Air  |
| Derrame en depósito de combustible aéreo                                                       | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie.                                    |
| Rotura de la red de aguas residuales                                                           | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie. Disminución de la calidad del Aire |
| Vertido de aguas pluviales sin tratar por avería del PSH                                       | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie.                                    |
| Riesgo de contaminación por derrame de sustancias peligrosas y/o RPs (SEI)                     | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie.                                    |
| Riesgo de contaminación por derrame en la zona almacenamiento de RPs                           | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie.                                    |
| Incendio en edificio terminal                                                                  | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie. Disminución de la calidad del Aire |
| Vertido de aguas sin tratar por avería en la EDAR                                              | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie.                                    |
| Incendio en edificio multiservicios                                                            | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie. Disminución de la calidad del Aire |
| Incendio en punto de almacenamiento de RPs                                                     | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie. Disminución de la calidad del Aire |

## > Aspectos ambientales indirectos

Por otro lado, se identifican los aspectos ambientales indirectos, es decir, los derivados de la actividad de empresas arrendatarias y contratistas. Esto se hace con cada empresa en particular cuando inician su actividad en el aeropuerto, momento en el que se les comunica la Política de gestión integrada Política de gestión integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud Laboral de Aena, y los requisitos ambientales que deben respetar.

Posteriormente, y de forma periódica, se realiza un seguimiento con el fin de verificar que dichas empresas cumplen con las normas establecidas.

Los aspectos ambientales indirectos se asocian a requisitos ambientales a cumplir por las empresas que desarrollan su actividad en el aeropuerto y que son comunicadas por Aena. Dichos aspectos indirectos se evalúan conforme al criterio de número de incumplimientos anuales de los requisitos asociados. Al detectar un incumplimiento, se comunica el mismo a la empresa que lo ha originado, llevando un seguimiento hasta que el incumplimiento queda resuelto. Las dos desviaciones detectadas durante el año 2022 han sido resueltas.

Los incumplimientos detectados en 2022, corresponden a:

| Tipo de incumplimiento                                       | Aspectos Ambientales indirectos                                                            | Impacto/s ambiental/es derivados                                                   |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Derrames de sustancias peligrosas por maquinaria / vehículos | Potencial vertido y contaminación de suelos y aguas subterráneas con sustancias peligrosas | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie con sustancias tóxicas |

A continuación, se muestran los aspectos ambientales indirectos asociados a distintos tipos de actividades dentro del aeropuerto.

| Aspectos ambientales indirectos                                                                                                                               | Impacto/s ambiental/es                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Generación de residuos inertes en obras por subcontratas (quedan exceptuados los residuos cuya propiedad sea de Aena)                                         | Contaminación de suelos y aguas subterráneas                                                                    |
| Generación de residuos peligrosos en obras por subcontratas (quedan exceptuados los residuos peligrosos cuya propiedad sea de Aena)                           | Contaminación de suelos y aguas subterráneas                                                                    |
| Generación de residuos urbanos                                                                                                                                | Contaminación de suelos y aguas subterráneas                                                                    |
| Potencial vertido de aceites                                                                                                                                  | Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie.                                                    |
| Generación de residuos peligrosos por empresas concesionarias con talleres (aceites minerales o sintéticos, baterías, fluorescentes, filtros de aceite, etc.) | Contaminación de suelos y aguas subterráneas con residuos peligrosos                                            |
| Almacenamiento incorrecto de Materiales                                                                                                                       | Contaminación de suelos y aguas subterráneas                                                                    |
| Generación de ruido por pruebas de motores de aeronaves en tierra                                                                                             | Contaminación acústica                                                                                          |
| Vertido de aguas residuales por empresas concesionarias a la red de saneamiento y depuración de Aena                                                          | Contaminación de suelos y aguas subterráneas                                                                    |
| Emisiones atmosféricas de vehículos/maquinaria                                                                                                                | Disminución de la calidad del aire por CO, CO <sub>2</sub> , NOx, SO <sub>2</sub> , COV y cenizas (entre otras) |
| Vertido potencial debido al almacenamiento de sustancias peligrosas (combustibles, etc.)                                                                      | Contaminación de suelos y aguas subterráneas con sustancias peligrosas                                          |

|                                                                             |                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Derrames de aceite usado, combustible por vehículos /maquinaria             | Potencial vertido y contaminación de suelos y aguas subterráneas con sustancias peligrosas |
| Derrames de sustancias peligrosas en mantenimiento de vehículos /maquinaria | Potencial vertido y contaminación de suelos y aguas subterráneas con sustancias peligrosas |

En el año 2022 no se han tenido en cuenta los aspectos indirectos a la hora de establecer el programa de objetivos ambientales. Aunque estos aspectos no son generados directamente por la actividad de Aena Aeropuertos, la influencia por parte del aeropuerto sobre ellos es limitada y su nivel de relevancia respecto del total es poco significativa (1,57%) otros años se han incluido acciones de sensibilización como mejoras en el Programa de Gestión Ambiental.

## Objetivos, metas y mejoras ambientales

Una parte importante dentro del Sistema de Gestión Integrado lo constituye la planificación y consecución de una serie de objetivos, revisables cada año y que incidan en la mejora del comportamiento ambiental del aeropuerto, algunos de estos objetivos están motivados por haber constituido en el año anterior aspectos ambientales significativos.

A continuación, se presentan los objetivos, acciones y mejoras ambientales del Programa de Gestión Ambiental del año 2022. Junto a cada actuación se muestra su grado de consecución, el coste y el responsable principal de llevarlo a cabo, entre otros datos.

## Objetivo 1: Aumentar en un 500% el consumo de energía renovable autogenerada respecto al total.

**Aspectos sobre el que se incide:** Consumo eléctrico de energías renovables

**Inicio planificado:** enero 2020

**Fin planificado:** diciembre 2023

**Responsable:** Jefe Dpto. Gabinete.

**Grado de consecución:** 100%

- **Acción 1:** Instalación y puesta en marcha de planta fotovoltaica en Pérgolas de parking P1 (500 KW)

Fin planificado: junio 2022

Recursos: NA

Responsable: Jefe Dpto. Gabinete

Grado de consecución: 100%

- **Acción 2:** Medición del aumento de energía renovable autogenerada respecto al periodo anterior

Fin planificado: diciembre 2023

Recursos: NA

Responsable: Técnico de Medioambiente

Grado de consecución: 0%

**Observaciones:** La obra de instalación de las placas fotovoltaicas se realizó correctamente. No obstante, no fue posible su puesta en marcha de las mismas hasta septiembre del 2022, por los

trámites ante la administración (Gobierno Balear y Ayto de Mahón) y la necesidad de adecuar el punto de acceso a la red, que requiere de unas actuaciones por parte de la empresa suministradora de energía eléctrica.

## Objetivo 2: Reducción 20% en la generación de envases de plástico (garrafas de agua).

**Aspectos sobre el que se incide:** Consumo de recursos naturales agua y generación de residuos (envases).

**Fin planificado:** diciembre 2022

**Responsable:** Jefe Dpto. Gabinete Dirección.

**Grado de consecución:** 100%

- **Acción 1:** Instalación fuentes de agua en nuevas oficinas AENA.

Fin planificado: diciembre 2020

Recursos: NA

Responsable: Jefe Dpto. Ingeniería y mantenimiento

Grado de consecución: 100%

**Acción 2:** Instalación de equipos de osmosis en SEI, Central Eléctrica, Cocheras y Coordinación

Fin planificado: marzo 2022

Recursos:

Responsable: Jefa Dpto. Ingeniería

Grado de consecución: 100%

- **Acción 3:** Comprobación de la reducción del número de envases.

Fin planificado: diciembre 2022

Recursos: NA

Responsable: Técnico de Medioambiente

Grado de consecución: 100%

**Observaciones:** Objetivo conseguido. Se ha podido comprobar el porcentaje de reducción alcanzado en base a las garrafas de agua consumidas.

### Objetivo 3: Reducción 2% de consumo de agua de usos generales.

**Aspectos sobre el que se incide:** Consumo de recursos naturales agua.

**Fin planificado:** enero 2022

**Responsable:** Jefe Dpto. Gabinete Dirección.

**Grado de consecución:** 100%

- **Acción 1:** Instalación de caudalímetros telemáticos

Fin planificado: marzo 2021

Recursos: 52.952 €

Responsable: Jefa Sección Informática

Grado de consecución: 100%

- **Acción 2:** Integración de caudalímetros en GCONTA (aplicación de control de contadores del aeropuerto)

Fin planificado: junio 2021

Recursos: NA

Responsable: Jefa Sección Informática

Grado de consecución: 100%

- **Acción 3:** Cambio llaves fontanería terminal para mejorar control de fugas

Fin planificado: julio 2021

Recursos: NA

Responsable: Jefe Dpto. Ingeniería y mantenimiento

Grado de consecución: 100%

- **Acción 4:** Medición del porcentaje de reducción del periodo

Fin planificado: enero 2022

Recursos: NA

Responsable: Técnico de Medioambiente

Grado de consecución: 100%

Se calcula el porcentaje de reducción respecto a los años 2020 y 2019. En ambos casos se supera el 2% de reducción del consumo de agua de usos generales. El año 2020 es atípico por las restricciones y medidas tomadas como reacción a la pandemia del coronavirus COVID-19 y resulta un consumo bastante elevado, por este motivo se toma de base la comparación con el año 2019.

## Objetivo 4: Reducción 1% de emisiones en vehículos ligeros.

**Aspectos sobre el que se incide:** Consumo de recursos naturales combustibles fósiles.

**Fin planificado:** diciembre 2022

**Responsable:** Jefe Sección Operaciones.

**Grado de consecución:** 100%

- **Acción 1:** Adquisición vehículos eléctricos

Fin planificado: junio 2022



Recursos: 50.000 €

Responsable: Jefe Sección Operaciones

Grado de consecución: 100%

- **Acción 2:** Estudio ahorro consumo de combustible en flota de vehículos Toam tras la adquisición del último vehículo eléctrico para futuras compras.

Fin planificado: diciembre 2022

Recursos: NA

Responsable: Jefe Sección Operaciones

Grado de consecución: 100%

- **Acción 3:** Medición % reducción en el periodo contemplado

Fin planificado: diciembre 2022

Recursos: NA

Responsable: Técnico de Medio Ambiente

Grado de consecución: 100%

**Observaciones:** El porcentaje de reducción se calcula en función del consumo en combustible ahorrado al tener vehículos eléctricos; este ahorro de combustible se estima según el promedio anual de combustible consumidos por los vehículos con un mismo uso. En este caso se ha estimado una reducción superior al 1% por lo que el objetivo se da por completado correctamente.

## Objetivo 5: Reducción 1% emisiones de carbono.

**Aspectos sobre el que se incide:** Consumo de recursos naturales combustibles fósiles.

- **Acción 1:** Obtención nivel 2 ACA "reducción"

Fin planificado: junio 2022

Recursos: SD

Responsable: Técnico de Medio Ambiente.

Grado de consecución: 100%

## Objetivo 6: REDUCCIÓN 20% CONSUMO ELECTRICIDAD ROTONDA-TERMINAL.

**Aspectos sobre el que se incide:** Consumo electricidad.

- **Acción 1:** Cambio luminarias por LED

Fin planificado: diciembre 2022

Recursos: 8.900 €

Responsable: Jefa Dpto. Ingeniería.

Grado de consecución: 100%

- **Medición:** Se calcula según la potencia de las luminarias y la potencia de las nuevas luminarias led. El ahorro obtenido es superior al 50%. Se considera objetivo alcanzado.

## MEJORAS AMBIENTALES

Además de objetivos ambientales el aeropuerto se plantea también una serie de mejoras ambientales. Estas mejoras, a diferencia de los objetivos, no tienen un fin cuantificado (como puede ser ahorro 2% de electricidad, etc.) pero sí suponen una mejora en la gestión ambiental.

### 1 Mejora en la movilidad sostenible.

El acceso al aeropuerto en temporada alta registra una gran densidad de tráfico y los arcones no son seguros para los ciclistas y algún que otro peatón que usan la vía para llegar al aeropuerto. Por ello y con el fin de aumentar la seguridad y fomentar al mismo tiempo la movilidad sostenible se proyectó la construcción de un carril bici que continuase el existente que discurre desde Mahón pero se interrumpe en la rotonda de acceso al Aeropuerto. Entre finales del año 2021 y principios del año 2022 se terminó la fase de construcción del carril bici que conecta el aeropuerto con el carril bici descrito anteriormente. Una vez construido se realiza una campaña para darlo a conocer entre los trabajadores del aeropuerto. El carril bici ha tenido una afluencia constante por parte de trabajadores que vienen al aeropuerto en bicicleta y patinete eléctrico.

Adicionalmente se incluyó como otra mejora en la movilidad sostenible la preparación de las acometidas de cargadores eléctricos para los rent a car del aeropuerto. La instalación de estas acometidas se ha realizado durante el año 2022. Además, se aumentaron los puntos de recarga para vehículos eléctricos en diversos aparcamientos del aeropuerto, incluyendo el aparcamiento para personal (P4).

Grado de consecución 100%

### 2 Sensibilización sobre el medio ambiente

Realización de campañas de sensibilización y comunicación (interna y externa) en materia de gestión de residuos y promoción de la economía circular:

- Se ha remitido campaña de residuos y su correcta gestión.

Elaboración y difusión de contenidos a nivel interno de carácter ambiental (fomento del uso del buzón de sugerencias ambientales, difusión de mejores prácticas y reporte de los indicadores del comportamiento ambiental del aeropuerto).

- Comunicaciones del día mundial de agua.
- Buzón de sugerencias ambientales: Durante el año 2022 se han registrado dos sugerencias ambientales relativas a aparca bicicletas y a aparcamiento de patinetes eléctricos debido a una mayor afluencia de los mismos por la existencia del nuevo carril bici.

## Comportamiento respecto a indicadores ambientales

### > Indicadores ambientales directos

A continuación, se describen los resultados obtenidos durante el año 2022 en lo que respecta a indicadores ambientales, tanto para los aspectos directos significativos como para los relacionados con objetivos ambientales y otros que se consideren de interés.

El uso de estos indicadores facilita la evaluación de la evolución del comportamiento ambiental al permitir la comparación año por año. Al mismo tiempo, mejora la notificación del comportamiento ambiental al convertir los datos brutos en información analizada y fácilmente comprensible para el destinatario.

En esta declaración se continúa utilizando la unidad ATU (Unidad de tráfico aéreo), esta unidad básica utilizada en los indicadores ambientales es la que se usa en el Sistema de Gestión Integrado de Aena, de manera que se hace posible la comparación entre aeropuertos con diferentes características de tráfico.

## Indicadores básicos

Los indicadores básicos se centran en el comportamiento en los ámbitos medioambientales, que pueden considerarse clave, como son la eficiencia energética y en el consumo de materiales, la gestión del agua, los residuos, la biodiversidad, las emisiones y el vertido de aguas.

Los valores obtenidos en estos indicadores son esperanzadores, pues hemos continuado con descensos en los principales consumos que tenemos como Aeropuerto, que son el consumo eléctrico y el agua.

### 1. Eficiencia energética

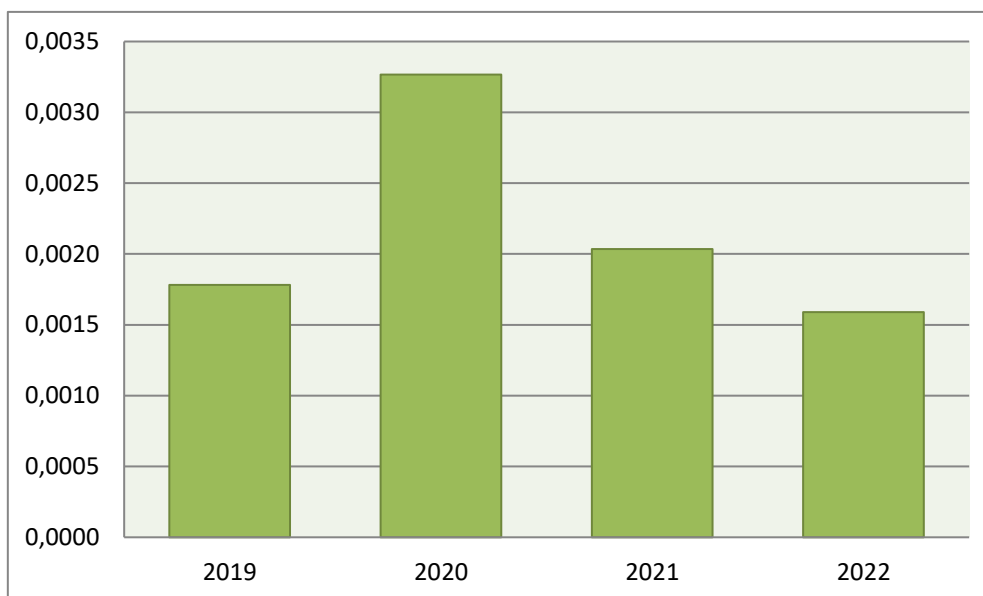
#### 1.1 Consumo eléctrico

Durante el año 2022, acorde con la paulatina recuperación del número de pasajeros, se ha incrementado el consumo eléctrico, siendo en total un 20 % superior respecto al año 2021, y ligeramente superior al registrado en 2019.

Los datos comparativos de consumo de red desde el año 2019 son los siguientes:

| Mes          | Indicador (MW·h/ATU) 2019 | Indicador (MW·h/ATU) 2020 | Indicador (MW·h/ATU) 2021 | Consumo (MW·h) 2022 | ATU 2022         | Indicador (MW·h/ATU) 2022 |
|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------|------------------|---------------------------|
| Enero        | 0,0043                    | 0,0040                    | 0,0079                    | 726                 | 165.610          | 0,0044                    |
| Febrero      | 0,0039                    | 0,0032                    | 0,0073                    | 649                 | 165.042          | 0,0044                    |
| Marzo        | 0,0030                    | 0,0049                    | 0,0055                    | 738                 | 240.253          | 0,0031                    |
| Abril        | 0,0020                    | 0,0167                    | 0,0036                    | 752                 | 465.592          | 0,0016                    |
| Mayo         | 0,0014                    | 0,0115                    | 0,0023                    | 957                 | 726.121          | 0,0013                    |
| Junio        | 0,0012                    | 0,0064                    | 0,0018                    | 1.278               | 1.024.347        | 0,0012                    |
| Julio        | 0,0015                    | 0,0021                    | 0,0013                    | 1.593               | 1.282.769        | 0,0012                    |
| Agosto       | 0,0013                    | 0,0019                    | 0,0013                    | 1.650               | 1.307.065        | 0,0013                    |
| Septiembre   | 0,0014                    | 0,0025                    | 0,0016                    | 1.324               | 1.004.077        | 0,0013                    |
| Octubre      | 0,0020                    | 0,0034                    | 0,0017                    | 1.021               | 681.146          | 0,0015                    |
| Noviembre    | 0,0035                    | 0,0055                    | 0,0031                    | 637                 | 229.114          | 0,0028                    |
| Diciembre    | 0,0037                    | 0,0059                    | 0,0035                    | 614                 | 224.717          | 0,0027                    |
| <b>TOTAL</b> | <b>0,0018</b>             | <b>0,0033</b>             | <b>0,0020</b>             | <b>11.939</b>       | <b>7.515.853</b> | <b>0,0016</b>             |

Consumo de red comparativo por unidad de tráfico 2019-2022 (MWh/ATU)



Como puede observarse en la gráfica superior, aunque el consumo eléctrico haya aumentado tanto respecto al atípico año 2021 y también haya aumentado respecto al año 2019 considerado un año normal de operación, al relativizar el consumo por unidades de tráfico (ATU) se puede comprobar que el índice es inferior. Los datos de consumo por pasajero han bajado de 1,8 kW; 3 kW y 2 kW por pasajero en los años 2019, 2020 y 2021 respectivamente a 1,6 kW por pasajero.

Generación de electricidad en la planta fotovoltaica: El aeropuerto de Menorca dispone de placas solares fotovoltaicas en la cubierta del parking de larga estancia (P-2), adicionalmente en octubre del año 2022 instalación de energía fotovoltaica ubicadas en el aparcamiento público P1 entro en servicio, por lo que se puede ver un aumento de la energía generada a partir de dicho año.

En los años que abarca esta declaración la planta ha generado la siguiente energía eléctrica (KWh):

|      | KWh<br>generados |
|------|------------------|
| 2019 | 75.777           |
| 2020 | 72.862           |
| 2021 | 62.567           |
| 2022 | 170.980          |

Lo que evitó la emisión a la atmósfera de las siguientes cantidades (TnCO<sub>2</sub>):

|      | Tn CO <sub>2</sub> |
|------|--------------------|
| 2019 | 58,92              |
| 2020 | 56,65              |
| 2021 | 48,65              |
| 2022 | 78,14*             |

(\*Fuente: Calculadora de huella de carbono 2021, Govern de les Illes Balears).

## 1.2 Consumo combustibles móviles y fijos

Respecto a los consumos de combustible para fuentes estacionarias y móviles es el siguiente:

| Aspecto ambiental                     | Año  | Gasoil (l.) | MWh    | ATU          | MWh/ATU   |
|---------------------------------------|------|-------------|--------|--------------|-----------|
| Emisiones de los grupos de emergencia | 2019 | 9.121,00    | 97,59  | 6.666.810,30 | 0,0000146 |
|                                       | 2020 | 11.907,00   | 127,40 | 2.543.574,46 | 0,0000501 |
|                                       | 2021 | 18.771,00   | 200,85 | 4.947.733,04 | 0,0000406 |
|                                       | 2022 | 12.935,00   | 138,40 | 7.515.853,12 | 0,0000184 |

| Aspecto ambiental             | Año  | Gasoil (l.) | MWh    | ATU          | MWh/ATU   |
|-------------------------------|------|-------------|--------|--------------|-----------|
| Consumo combustible vehículos | 2019 | 33.214,20   | 355,39 | 6.666.810,30 | 0,0000533 |
|                               | 2020 | 28.448,20   | 304,40 | 2.543.574,46 | 0,0001197 |
|                               | 2021 | 29.534,19   | 316,02 | 4.947.733,04 | 0,0000639 |
|                               | 2022 | 29.239,84   | 312,87 | 7.515.853,12 | 0,0000416 |

El consumo no varía significativamente, sin embargo, en cuanto a los combustibles utilizados para vehículos se observa una reducción derivada de las acciones realizadas, en las que se incluye la adquisición de vehículos eléctricos.

A continuación, incluimos una tabla que relaciona el consumo eléctrico del aeropuerto y la generación total de energía renovable de las placas fotovoltaicas en estos últimos años.

| INDICADOR BÁSICO                                            |      | Cantidad MWh |                  |
|-------------------------------------------------------------|------|--------------|------------------|
| Consumo total de energía (eléctrico, consumos combustibles) | 2019 | 12.327       | % sobre el total |
|                                                             | 2020 | 8.740        |                  |
|                                                             | 2021 | 10.580       |                  |
|                                                             | 2022 | 12.391       |                  |
| Energía renovable proveniente de la red eléctrica           | 2019 | 7.396        | 60,00%           |
|                                                             | 2020 | 8.740        | 100,00%          |
|                                                             | 2021 | 10.580       | 100,00%          |
|                                                             | 2022 | 11.939       | 100,00%          |
| Generación total de energía renovable placas fotovoltaicas  | 2019 | 76           | 0,61%            |
|                                                             | 2020 | 73           | 0,83%            |
|                                                             | 2021 | 63           | 0,59%            |
|                                                             | 2022 | 171          | 1,38%            |

Relativizando los datos de eficiencia energética al número de trabajadores de Aena SME, S.A. nos quedan los siguientes valores:

|                                       |      | MWh    | Nº de trabajadores AENA | MWh/nº de trabajadores |
|---------------------------------------|------|--------|-------------------------|------------------------|
| Consumo total de energía eléctrica    | 2019 | 12.327 | 159                     | 77,53                  |
|                                       | 2020 | 8.740  | 154                     | 56,75                  |
|                                       | 2021 | 10.580 | 157                     | 67,39                  |
|                                       | 2022 | 12.391 | 158                     | 78,42                  |
| Generación total de energía renovable | 2019 | 76     | 159                     | 0,48                   |
|                                       | 2020 | 73     | 154                     | 0,47                   |
|                                       | 2021 | 63     | 157                     | 0,40                   |
|                                       | 2022 | 171    | 158                     | 1,08                   |



## 2. Eficiencia en el consumo de materiales

El aeropuerto, debido a su propia naturaleza, tiene como consumos fundamentales los consumos energéticos y de agua. Al tratarse de una actividad no productiva, no tiene una necesidad grande de materias primas. Sin embargo, hemos considerado también interesante incorporar a este apartado el consumo de papel para oficinas.

| INDICADOR BÁSICO |      | cantidad consumida (Tn) | Unidad de tráfico Aeroportuario (ATU) | Indicador (Tn/ATU) |
|------------------|------|-------------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Consumo de papel | 2019 | 0,88                    | 6.666.810                             | 0,00000013         |
|                  | 2020 | 0,59                    | 2.543.574                             | 0,00000023         |
|                  | 2021 | 0,07                    | 4.947.733                             | 0,00000001         |
|                  | 2022 | 0,05                    | 7.515.853                             | 0,00000001         |

Nota: El cálculo se realiza por densidad y superficie del papel.

Se puede observar una gran reducción del papel generado incluso comparando el año 2022 con años de tráfico mucho más bajo como son el año 2020 y el año 2021. Esto se puede explicar por la total implantación de la oficina sin papeles y la inclusión del teletrabajo en la dinámica laboral.

Los resultados del consumo del papel presentados por trabajador sería el siguiente:

| INDICADOR BÁSICO |      | cantidad consumida (Tn) | nº trabajadores Aena | Indicador (Tn/nº trabajadores) |
|------------------|------|-------------------------|----------------------|--------------------------------|
| Consumo de papel | 2019 | 0,88                    | 159                  | 0,0055                         |
|                  | 2020 | 0,59                    | 154                  | 0,0038                         |
|                  | 2021 | 0,07                    | 157                  | 0,0004                         |
|                  | 2022 | 0,05                    | 158                  | 0,0003                         |

Durante el año 2022 se tiene totalmente implantando un sistema informático de oficina sin papeles siendo la principal causa del ahorro obtenido, esta aplicación informática tiene el objeto de automatizar los flujos de información entre diferentes departamentos así como utilizar la firma digital para las comunicaciones externas, con el consiguiente ahorro de papel.

### 3. Agua

El suministro de agua potable del Aeropuerto de Menorca se realiza mediante la captación y extracción de aguas subterráneas del acuífero de Migjorn, no existiendo en la isla recursos hídricos superficiales explotables. Este acuífero es el de mayor importancia de la isla, situado a grandes rasgos en la mitad sur de la isla, se extiende sobre una superficie de unos 365 Km<sup>2</sup>. Es un acuífero carbonatado formado por materiales terciarios del mioceno, calcarenitas bioclásticas. Se trata pues, de un acuífero libre con una doble porosidad: la intergranular y la debida al conjunto de discontinuidades, con un desarrollo cárstico que aumenta hacia el mar. El aeropuerto cuenta con tres pozos propios para realizar la extracción del agua, estos pozos disponen de contadores para determinar en todo momento el consumo de agua que se realiza. El agua es distribuida a través de tres redes diferentes: agua potable, contra incendios y riego de jardines en momentos puntuales, especialmente durante el verano cuando el agua depurada no resulta suficiente para el riego de las zonas ajardinadas.

En cuanto al agua de riego el aeropuerto cuenta con un depósito para almacenar el agua depurada y una parte del agua pluvial, estos aportes hídricos se utilizan para el riego de jardines, evitando al máximo la utilización de agua potable para tal fin, tal y como se ha comentado anteriormente.

Consumo de agua por ATU (unidad de tráfico aeroportuario) periodo 2019-2022:

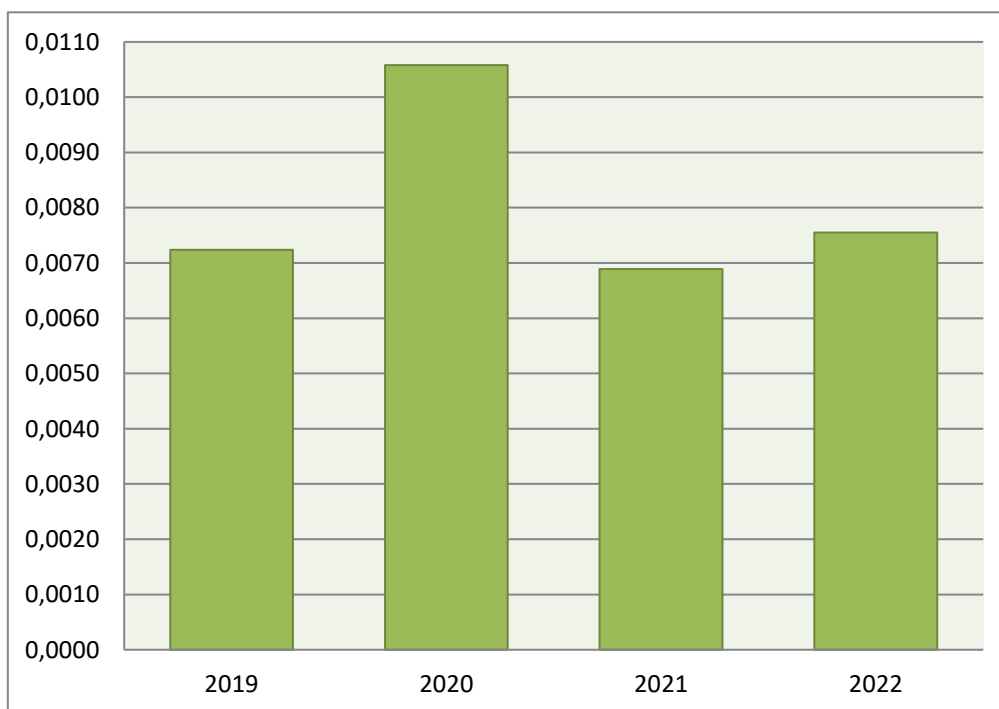
| Mes        | Indicador (m3/ATU) 2019 | Indicador (m3/ATU) 2020 | Indicador (m3/ATU) 2021 | Cantidad consumida (m3) 2022 | Cantidad de Servicio (ATU) 2022 | Indicador (m3/ATU) 2022 |
|------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| Enero      | 0,0133                  | 0,0118                  | 0,0142                  | 2.267                        | 165.610                         | 0,0137                  |
| Febrero    | 0,0101                  | 0,0237                  | 0,0097                  | 1.993                        | 165.042                         | 0,0121                  |
| Marzo      | 0,0120                  | 0,0158                  | 0,0106                  | 2.283                        | 240.253                         | 0,0095                  |
| Abril      | 0,0078                  | 0,0380                  | 0,0083                  | 3.281                        | 465.592                         | 0,0070                  |
| Mayo       | 0,0073                  | 0,0304                  | 0,0101                  | 5.810                        | 726.121                         | 0,0080                  |
| Junio      | 0,0059                  | 0,0254                  | 0,0053                  | 6.218                        | 1.024.347                       | 0,0061                  |
| Julio      | 0,0062                  | 0,0059                  | 0,0062                  | 10.532                       | 1.282.769                       | 0,0082                  |
| Agosto     | 0,0059                  | 0,0064                  | 0,0055                  | 8.382                        | 1.307.065                       | 0,0064                  |
| Septiembre | 0,0051                  | 0,0072                  | 0,0056                  | 6.745                        | 1.004.077                       | 0,0067                  |
| Octubre    | 0,0061                  | 0,0086                  | 0,0079                  | 4.098                        | 681.146                         | 0,0060                  |

|              |               |               |               |               |                  |               |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|---------------|
| Noviembre    | 0,0156        | 0,0141        | 0,0116        | 2.530         | 229.114          | 0,0110        |
| Diciembre    | 0,0172        | 0,0113        | 0,0085        | 2.616         | 224.717          | 0,0116        |
| <b>TOTAL</b> | <b>0,0072</b> | <b>0,0106</b> | <b>0,0069</b> | <b>56.755</b> | <b>7.515.853</b> | <b>0,0076</b> |

Tras unos años en los que se han acometido obras de reparación, mejora y sustitución de algunos tramos en la red de distribución, se ha conseguido estabilizar el consumo de agua, ya que en las antiguas tuberías de fibrocemento se producían con mayor frecuencia fugas de agua. De manera que los incrementos o decrementos del indicador se producen ahora debido al aumento o disminución del tráfico, no por pérdidas u otras causas indeseables.

El pasado año 2022 el consumo fue sensiblemente superior al anterior; 7,6 litros por ATU frente a 6,9 litros por ATU del año 2021. Este consumo supera ligeramente incluso al año 2019, que fue de 7,2 litros/ATU.

Grafica evolución del indicador  $\text{m}^3/\text{ATU}$  desde el año 2019



En la siguiente tabla se muestran los valores relativos del consumo total de agua respecto al número de trabajadores del Aeropuerto de Menorca

| Consumo / número de trabajadores                       | Año  | Agua consumida (m3) | nº trabajadores Aena | m3/nº trabajadores |
|--------------------------------------------------------|------|---------------------|----------------------|--------------------|
| Consumo de agua respecto a número de trabajadores Aena | 2019 | 48,3                | 159                  | 0,30               |
|                                                        | 2020 | 26,9                | 154                  | 0,17               |
|                                                        | 2021 | 34,1                | 157                  | 0,22               |
|                                                        | 2022 | 56,8                | 158                  | 0,36               |

Reutilización del agua: El aeropuerto de Menorca dispone de una estación depuradora de aguas residuales, que utiliza tecnología (MBR) bio-reactores de membrana. El agua depurada se dirige a un depósito de almacenamiento donde se realiza un tratamiento terciario para que sea posible el uso de la misma para el riego de zonas ajardinadas. En la temporada alta se cuenta con otra línea de tratamiento con la que se hace frente al aumento de caudal previsto, fruto del incremento de pasajeros.

A continuación, se detalla el indicador del porcentaje de reutilización del agua respecto al consumo total.

| INDICADOR BÁSICO                             | Año  | consumo Total (m3) | agua reutilizada (m3) | Indicador (agua reutilizada/Total) |
|----------------------------------------------|------|--------------------|-----------------------|------------------------------------|
| % de reutilización respecto al consumo total | 2019 | 48,3               | 15,79                 | 32,71%                             |
|                                              | 2020 | 26,9               | 7,78                  | 28,90%                             |
|                                              | 2021 | 34,1               | 10,68                 | 31,32%                             |
|                                              | 2022 | 56,8               | 12,21                 | 21,51%                             |

Relativizando el agua reutilizada por unidad de tráfico aeroportuario (ATU) obtenemos los siguientes valores:

| Reutilización de agua respecto a Unidades de Actividad Aeroportuaria | Año  | m3 agua reutilizada | ATU       | m3/ATU    |
|----------------------------------------------------------------------|------|---------------------|-----------|-----------|
| Reutilización respecto ATU                                           | 2019 | 15,79               | 6.666.810 | 0,0000024 |
|                                                                      | 2020 | 7,78                | 2.543.574 | 0,0000031 |
|                                                                      | 2021 | 10,68               | 4.947.733 | 0,0000022 |
|                                                                      | 2022 | 12,21               | 7.515.853 | 0,0000016 |

Así mismo, se muestran los valores relativos al número de trabajadores de Aena:

| Reutilización agua / número de trabajadores                  | Año  | Agua regenerada (m3) | nº trabajadores Aena | m3/nº trabajadores |
|--------------------------------------------------------------|------|----------------------|----------------------|--------------------|
| Reutilización de agua respecto a número de trabajadores Aena | 2019 | 15,79                | 159                  | 0,10               |
|                                                              | 2020 | 7,78                 | 154                  | 0,05               |
|                                                              | 2021 | 10,68                | 157                  | 0,07               |
|                                                              | 2022 | 12,21                | 158                  | 0,08               |

#### 4. Residuos

Los residuos generados en el aeropuerto pueden dividirse en dos grandes bloques, que son los residuos peligrosos (incluyendo los residuos especiales) y los no peligrosos. Estos últimos son, por cantidad, los de mayor importancia y, dentro de ellos destacan los residuos valorizables.

Dentro de estos residuos valorizables predominan, por peso de material recuperado, los restos vegetales (poda), envases de plástico y el papel y el cartón, por detrás se sitúan el vidrio y la chatarra. Una parte de este tipo de residuos es generada por los pasajeros, y otra parte es generada en la actividad de las diferentes empresas que trabajan en el aeropuerto.

Con respecto a la generación de residuos peligrosos, estos son derivados de la actividad de la propia Aena SME, S.A., y este año constan fundamentalmente de

fluorescentes y lámparas y Pilas usadas con componentes peligrosos. Esta baja generación de residuos peligrosos es debida a que normalmente tienen que desplazarse desde otras islas a recoger los residuos generados en el aeropuerto y durante el año 2022 el pedido quedó desierto sin tener ninguna empresa interesada en realizar el servicio de transporte y gestión, por lo que no fue posible realizar las recogidas de residuos peligrosos que había programadas.

#### Generación de residuos no peligrosos (residuos urbanos y asimilables)

Los residuos no peligrosos son retirados por un gestor autorizado y en este pasado año destaca la retirada de restos vegetales con algo más de 59.900 kg, estos restos son utilizados en la planta de tratamiento insular para la producción de compost. Los residuos no peligrosos no clasificados son enviados al vertedero autorizado, gestionado por un consorcio de residuos insular.

#### Generación de residuos peligrosos (RPs)

Aena SME, S.A. genera varios tipos de residuos peligrosos en el mantenimiento de sus vehículos y de los grupos electrógenos, así como otros asociados al mantenimiento de las instalaciones (por ejemplo, la jardinería) o a servicios generales. Estos residuos peligrosos se recogen de manera selectiva en contenedores convenientemente etiquetados y son retirados por un gestor autorizado. Las cantidades retiradas en 2022 se muestran a continuación, comparando los indicadores desde el año 2019.

A continuación, se muestran los indicadores básicos:

| ASPECTO AMBIENTAL                                                                   | Año  | Cantidad generada (Tn) | % sobre el total de residuos | Unidad de tráfico Aeroportuario (ATU) | Indicador (Tn/ ATU) |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------|------------------------------|---------------------------------------|---------------------|
| Generación total de Residuos Peligrosos                                             | 2019 | 1,68                   | 0,20%                        | 6.666.810                             | 0,00000025          |
|                                                                                     | 2020 | 0,47                   | 0,17%                        | 2.543.574                             | 0,00000019          |
|                                                                                     | 2021 | 0,81                   | 0,15%                        | 4.947.733                             | 0,00000016          |
|                                                                                     | 2022 | 14,84                  | 1,60%                        | 7.515.853                             | 0,00000197          |
| Generación total de residuos sin clasificar: RSUs* y asimilables (cálculo estimado) | 2019 | 525,66                 | 64,03%                       | 6.666.810                             | 0,00007885          |
|                                                                                     | 2020 | 163,02                 | 58,78%                       | 2.543.574                             | 0,00006409          |
|                                                                                     | 2021 | 350,08                 | 66,76%                       | 4.947.733                             | 0,00007076          |
|                                                                                     | 2022 | 586,05                 | 63,10%                       | 7.515.853                             | 0,00007798          |

|                                                                                                     |      |        |         |           |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------|---------|-----------|------------|
| Generación total de plásticos y envases                                                             | 2019 | 6,25   | 0,76%   | 6.666.810 | 0,00000094 |
|                                                                                                     | 2020 | 9,98   | 3,60%   | 2.543.574 | 0,00000392 |
|                                                                                                     | 2021 | 10,77  | 2,05%   | 4.947.733 | 0,00000218 |
|                                                                                                     | 2022 | 5,26   | 0,57%   | 7.515.853 | 0,00000070 |
| Residuos valorizados: Generación de vidrio                                                          | 2019 | 5,13   | 0,63%   | 6.666.810 | 0,00000077 |
|                                                                                                     | 2020 | 1,21   | 0,44%   | 2.543.574 | 0,00000048 |
|                                                                                                     | 2021 | 5,00   | 0,95%   | 4.947.733 | 0,00000101 |
|                                                                                                     | 2022 | 1,01   | 0,11%   | 7.515.853 | 0,00000013 |
| Residuos valorizados: Generación de papel y cartón                                                  | 2019 | 35,80  | 4,36%   | 6.666.810 | 0,00000537 |
|                                                                                                     | 2020 | 21,98  | 7,93%   | 2.543.574 | 0,00000864 |
|                                                                                                     | 2021 | 28,97  | 5,52%   | 4.947.733 | 0,00000586 |
|                                                                                                     | 2022 | 14,98  | 1,61%   | 7.515.853 | 0,00000199 |
| Residuos valorizados: Restos de jardinería                                                          | 2019 | 54,19  | 6,60%   | 6.666.810 | 0,00000813 |
|                                                                                                     | 2020 | 60,98  | 21,99%  | 2.543.574 | 0,00002397 |
|                                                                                                     | 2021 | 45,74  | 8,72%   | 4.947.733 | 0,00000924 |
|                                                                                                     | 2022 | 59,94  | 6,45%   | 7.515.853 | 0,00000798 |
| Otros RSUs valorizados (Chatarra, Voluminosos, Maderas y palets, Lodos EDAR y RAEs)                 | 2019 | 192,20 | 23,41%  | 6.666.810 | 0,00002883 |
|                                                                                                     | 2020 | 19,70  | 7,10%   | 2.543.574 | 0,00000774 |
|                                                                                                     | 2021 | 83,02  | 15,83%  | 4.947.733 | 0,00001678 |
|                                                                                                     | 2022 | 246,75 | 26,57%  | 7.515.853 | 0,00003283 |
| Generación total de residuos destinados a valorización: RSUs y asimilables                          | 2019 | 293,58 | 35,76%  | 6.666.810 | 0,00004404 |
|                                                                                                     | 2020 | 113,85 | 41,05%  | 2.543.574 | 0,00004476 |
|                                                                                                     | 2021 | 173,50 | 33,09%  | 4.947.733 | 0,00003507 |
|                                                                                                     | 2022 | 327,94 | 35,31%  | 7.515.853 | 0,00004363 |
| Generación TOTAL de residuos: Residuos Peligrosos + Residuos sin clasificar* + Residuos Valorizados | 2019 | 820,92 | 100,00% | 6.666.810 | 0,00012314 |
|                                                                                                     | 2020 | 277,34 | 100,00% | 2.543.574 | 0,00010903 |
|                                                                                                     | 2021 | 524,39 | 100,00% | 4.947.733 | 0,00010599 |
|                                                                                                     | 2022 | 928,83 | 100,00% | 7.515.853 | 0,00012358 |

\*Nota: los datos de generación de residuos urbanos sin clasificar se han calculado en base al estudio realizado por SSCC teniendo en cuenta la media de generación del resto de aeropuertos, de forma que se establece una cantidad de residuos por pasajero (urbanos generados / total de unidades de tráfico). Este tipo de residuos representa la mayor cantidad en comparación con el resto.

Estos mismos valores relativos al número de trabajadores de Aena se muestran en la siguiente tabla:

| ASPECTO AMBIENTAL                                                                       | Año  | Cantidad generada (Tn) | % sobre el total de residuos | nº de trabajadores | Tn/nº trabajadores |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------|------------------------------|--------------------|--------------------|
| Generación total de Residuos Peligrosos                                                 | 2019 | 1,68                   | 0,20%                        | 159                | 0,0106             |
|                                                                                         | 2020 | 0,47                   | 0,17%                        | 154                | 0,0031             |
|                                                                                         | 2021 | 0,81                   | 0,15%                        | 157                | 0,0052             |
|                                                                                         | 2022 | 14,84                  | 1,60%                        | 158                | 0,0939             |
| Generación total de residuos sin clasificar: RSUs* y asimilables (cálculo estimado)     | 2019 | 525,66                 | 64,03%                       | 159                | 3,3060             |
|                                                                                         | 2020 | 163,02                 | 58,78%                       | 154                | 1,0585             |
|                                                                                         | 2021 | 350,08                 | 66,76%                       | 157                | 2,2298             |
|                                                                                         | 2022 | 586,05                 | 63,10%                       | 158                | 3,7092             |
| Generación total de plásticos y envases                                                 | 2019 | 6,25                   | 0,76%                        | 159                | 0,0393             |
|                                                                                         | 2020 | 9,98                   | 3,60%                        | 154                | 0,0648             |
|                                                                                         | 2021 | 10,77                  | 2,05%                        | 157                | 0,0686             |
|                                                                                         | 2022 | 5,26                   | 0,57%                        | 158                | 0,0333             |
| Residuos valorizados: Generación de vidrio                                              | 2019 | 5,13                   | 0,63%                        | 159                | 0,0323             |
|                                                                                         | 2020 | 1,21                   | 0,44%                        | 154                | 0,0079             |
|                                                                                         | 2021 | 5,00                   | 0,95%                        | 157                | 0,0318             |
|                                                                                         | 2022 | 1,01                   | 0,11%                        | 158                | 0,0064             |
| Residuos valorizados: Generación de papel y cartón                                      | 2019 | 35,80                  | 4,36%                        | 159                | 0,2252             |
|                                                                                         | 2020 | 21,98                  | 7,93%                        | 154                | 0,1427             |
|                                                                                         | 2021 | 28,97                  | 5,52%                        | 157                | 0,1845             |
|                                                                                         | 2022 | 14,98                  | 1,61%                        | 158                | 0,0948             |
| Residuos valorizados: Restos de jardinería                                              | 2019 | 54,19                  | 6,60%                        | 159                | 0,3408             |
|                                                                                         | 2020 | 60,98                  | 21,99%                       | 154                | 0,3960             |
|                                                                                         | 2021 | 45,74                  | 8,72%                        | 157                | 0,2913             |
|                                                                                         | 2022 | 59,94                  | 6,45%                        | 158                | 0,3794             |
| Otros RSUs valorizados (Chatarra, Voluminosos, Maderas y palets, Lodos EDAR y RAEs)     | 2019 | 192,20                 | 23,41%                       | 159                | 1,2088             |
|                                                                                         | 2020 | 19,70                  | 7,10%                        | 154                | 0,1279             |
|                                                                                         | 2021 | 83,02                  | 15,83%                       | 157                | 0,5288             |
|                                                                                         | 2022 | 246,75                 | 26,57%                       | 158                | 1,5617             |
| Generación total de residuos destinados a valorización: RSUs y asimilables              | 2019 | 293,58                 | 35,76%                       | 159                | 1,8464             |
|                                                                                         | 2020 | 113,85                 | 41,05%                       | 154                | 0,7393             |
|                                                                                         | 2021 | 173,50                 | 33,09%                       | 157                | 1,1051             |
|                                                                                         | 2022 | 327,94                 | 35,31%                       | 158                | 2,0756             |
| Generación TOTAL de residuos: Residuos Peligrosos + Residuos sin clasificar* + Residuos | 2019 | 820,92                 | 100,00%                      | 159                | 5,1630             |
|                                                                                         | 2020 | 277,34                 | 100,00%                      | 154                | 1,8009             |



|             |      |        |         |     |        |
|-------------|------|--------|---------|-----|--------|
| Valorizados | 2021 | 524,39 | 100,00% | 157 | 3,3400 |
|             | 2022 | 928,83 | 100,00% | 158 | 5,8787 |

\*Nota: los datos de generación de residuos urbanos sin clasificar se han calculado en base al estudio realizado por SSCC teniendo en cuenta la media de generación del resto de aeropuertos, de forma que se establece una cantidad de residuos por pasajero (urbanos generados / total de unidades de tráfico). Este tipo de residuos representa la mayor cantidad en comparación con el resto.

Respecto a las tablas anteriores se puede destacar que existe un aumento significativo en los residuos peligrosos. Esto es debido a la gestión de las baterías obtenidas del mantenimiento preventivo y correctivo de los SAIS y Central eléctrica principalmente sumado a que ha existido un retraso por parte del gestor en la retirada de las mismas por lo que ha existido una acumulación dando unos valores atípicos.

Así mismo durante el año 2022 solo se dispone de los datos hasta el mes de junio de las cantidades de Papel y cartón, envases y vidrio por causas ajenas al aeropuerto.

En la siguiente tabla se muestran las cantidades más significativas de residuos peligrosos obtenidas en el año 2022, en comparación con las cantidades generadas del mismo tipo de residuo desde el año 2019.

| Tipo de residuo               | Unidad | 2019 | 2020 | 2021 | 2022   |
|-------------------------------|--------|------|------|------|--------|
| Baterías usadas y abandonadas | Kg     | 0    | 0    | 0    | 14.707 |
| Fluorescentes y lámparas      | Kg     | 241  | 278  | 141  | 129    |
| Envases vacíos RPs            | Kg     | 0    | 0    | 51   | 0      |
| Aerosoles                     | Kg     | 0    | 0    | 42   | 0      |

Cabe destacar que la mayor cantidad de residuo peligroso gestionado corresponde a 14.707 kilos de baterías que no fue posible su retirada por el gestor desde hace 2 años. Un cambio de empresa asociada permitió que se retirase la totalidad de las baterías.

## 5. Biodiversidad

Para determinar este indicador, vamos a considerar como ocupación del suelo (superficie sellada total) a todo aquel terreno que es necesario para la realización de las actividades que tiene encomendadas el aeropuerto. Concretamente, nos estamos refiriendo a zonas como las que se encuentran alrededor de la pista y entre esta y las diferentes vías de comunicación, tanto para vehículos como para aeronaves (salidas rápidas, carretera perimetral, etc.) puesto que se deben mantener en unas condiciones determinadas, libre de obstáculos y son objeto de una revisión y un mantenimiento periódicos. Este indicador permanece invariable desde el año 2011 porque desde entonces no se han acometido nuevas obras y/o ampliaciones significativas.

Además de la superficie sellada en la siguiente tabla se incluye la superficie ajardinada, donde se realizan trabajos de jardinería y conservación de diferentes tipos de jardines, arbolado y espacios naturales.

Por último, en el aeropuerto existe una importante zona de cría dentro de la isla de una especie de anfibio, el sapo balear (*Bufo balearicus*). Es una especie endémica del mediterráneo occidental que se encuentra en recesión en varias islas de Baleares. Por este motivo y siguiendo la recomendación de personal técnico del Consell Insular, se han realizado acciones para adecuar la zona de cría y se realizan seguimientos del nivel de agua en época de reproducción.

| INDICADORES BÁSICOS                                                                                          | Superficie sellada (m <sup>2</sup> ) | Superficie total (m <sup>2</sup> ) | Indicador (sellada/total) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|---------------------------|
| Ocupación del suelo (m <sup>2</sup> de superficie ocupada/m <sup>2</sup> de superficie total del aeropuerto) | 583.574                              | 2.582.302                          | 22,60%                    |
| Zonas ajardinadas (m <sup>2</sup> de superficie ajardinada/m <sup>2</sup> superficie total)                  | 28.482                               | 2.582.302                          | 1,10%                     |
| Zona de cría <i>Bufo balearicus</i> (sapo balear) (m <sup>2</sup> ocupados/m <sup>2</sup> total)             | 272                                  | 2.582.302                          | 0,01%                     |

## 6. Emisiones

En junio de 2016 el Aeropuerto de Menorca consiguió la "Airport Carbon Accreditation, acreditación que evalúa y reconoce los esfuerzos de los aeropuertos para la gestión y reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>e. En este primer nivel se realiza el inventario y descripción exhaustiva de las fuentes de emisión dentro del límite operacional del aeropuerto y el cálculo de las emisiones anuales de carbono producidas. Con esta información se elabora la huella de carbono que es a su vez verificada por AENOR. Una vez se cuenta con esta información se está en disposición de poder planificar su reducción. Cada año se calculan las emisiones producidas en el aeropuerto y son notificadas al organismo ACA.

El programa está respaldado por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Es un programa voluntario que evalúa y reconoce los esfuerzos de los recintos aeroportuarios para determinar y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>e asociadas a su actividad y al que se encuentran adscritos más de 230 aeropuertos en todo el mundo.

De esta manera, el Aeropuerto en este último año 2022 ha logrado la certificación del segundo nivel correspondiente a la etapa de Reducction (reducción) y que requiere la reducción de las emisiones de carbono de la infraestructura. Y para el año 2023 está previsto afianzar este nivel y alcanzar ya el nivel III en 2024.

### **Total de emisiones de CO<sub>2</sub>-equivalente del aeropuerto**

Para la acreditación ACA se utiliza la metodología "GHG Protocol (The Greenhouse Gas Protocol)" o Protocolo GEI. Este método utiliza el concepto de alcance, subdividido para el caso de la acreditación del aeropuerto en las categorías 1 (emisiones directas), 2 (emisiones indirectas debidas al consumo eléctrico).

A continuación, se muestran los datos correspondientes al informe de huella de carbono para el periodo 2019-2022 mostrando la segregación de emisiones del año 2022

| EMISIONES (t CO <sub>2</sub> e) |                                 |                            |
|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| <b>Alcance 1 (A1)</b>           |                                 |                            |
| Combustión estacionaria         | 40,2                            |                            |
| Combustión móvil                | 73,6                            |                            |
| Depuradora EDAR                 | 1,7                             |                            |
| Gases refrigerantes             | 104,6                           |                            |
| <b>Total Alcance 1 (A1)</b>     | <b>220,1</b>                    |                            |
| <b>Alcance 2 (A2)</b>           |                                 |                            |
|                                 | <b>Criterio de Localización</b> | <b>Criterio de Mercado</b> |
| Electricidad                    | 1.527,60                        | 0*                         |
| <b>Total Alcance 2 (A2)</b>     | <b>1.527,60</b>                 | <b>0</b>                   |
| <b>TOTAL A1 + A2</b>            |                                 |                            |
| <b>TOTAL AÑO 2022 (A1+A2)</b>   | <b>Criterio de Localización</b> | <b>Criterio de Mercado</b> |
|                                 | <b>1.747,70</b>                 | <b>220,1</b>               |
| <b>Total 2021</b>               | <b>1.335,20</b>                 | <b>255,20</b>              |
| <b>Total 2020</b>               | <b>1.090,30</b>                 | <b>157,20</b>              |
| <b>Total 2019</b>               | <b>2.061,00</b>                 | <b>1.450,70</b>            |

\* Criterio de mercado es 0 por ser el 100% de la energía consumida en el aeropuerto de fuentes renovables con garantía de origen.

Los datos a continuación están relativizados por pasajero:

| Año  | Pasajeros | Emisiones totales<br>criterio localización<br>(t CO <sub>2</sub> e) | Emisiones totales<br>criterio mercado<br>(t CO <sub>2</sub> e) | kg CO <sub>2</sub> e/PAX<br>criterio<br>localización | kg CO <sub>2</sub> e/PAX<br>criterio<br>mercado |
|------|-----------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 2019 | 3.495.025 | 2.061,0                                                             | 1.450,7                                                        | 0,59                                                 | 0,42                                            |
| 2020 | 1.076.952 | 1.090,3                                                             | 157,2                                                          | 1,01                                                 | 0,15                                            |
| 2021 | 2.325.323 | 1.335,2                                                             | 255,2                                                          | 0,57                                                 | 0,11                                            |
| 2022 | 3.900.935 | 1.747,7                                                             | 220,1                                                          | 0,45                                                 | 0,06                                            |

Para las tablas anteriores se han utilizado los siguientes factores de conversión:

MITECO, "Factores de emisión: Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono" de julio 2022 (Versión 22)

### Emisiones de focos fijos

Las emisiones que realiza el aeropuerto mediante focos fijos son emisiones directas y son principalmente las debidas a los tres grupos electrógenos de emergencia que utilizan como combustible el gasoil, y que están destinados al suministro de energía en caso de fallo en la red.

El año que abarca este informe los grupos electrógenos presentan un tiempo de funcionamiento inferior al del año anterior (118,6 horas en 2021 frente a las 70,7 horas en 2022). Las horas de funcionamiento de los grupos varían dependiendo de los cortes de suministro eléctrico, tareas de mantenimiento y pruebas programadas.

Para calcular las emisiones por los grupos electrógenos de emergencia en cuanto a SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas se toma como referencia los "Factores de emisión de contaminantes emitidos a la atmósfera, Govern de les Illes Balears, marzo 2021" , obteniéndose los siguientes valores:

| Aspecto ambiental                                                            | Año  | Kg SO <sub>2</sub> | Kg NO <sub>x</sub> | Kg Partículas |
|------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------|--------------------|---------------|
| Emisiones de los grupos de emergencia SO <sub>x</sub> , NO <sub>x</sub> y PM | 2019 | 0,11               | 253,54             | 11,93         |
|                                                                              | 2020 | 0,15               | 330,98             | 15,57         |
|                                                                              | 2021 | 0,23               | 521,78             | 24,55         |
|                                                                              | 2022 | 0,16               | 359,56             | 16,92         |

### Emisiones de los focos móviles

Respecto a las emisiones generadas por focos móviles se incluyen los datos de combustible consumido a lo largo de los últimos años y los valores de emisión de CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas calculados tomando como referencia la siguiente fuente:

"Factores de emisión de contaminantes emitidos a la atmósfera, Govern de les Illes Balears, marzo 2021" :

| Aspecto ambiental                                                    | Año  | Kg SO <sub>2</sub> | Kg NO <sub>x</sub> | Kg Partículas |
|----------------------------------------------------------------------|------|--------------------|--------------------|---------------|
| Otras emisiones de consumo combustible vehículos (Gasolina + Gasoil) | 2019 | 0,42               | 358,57             | 73,04         |
|                                                                      | 2020 | 0,36               | 307,12             | 62,56         |
|                                                                      | 2021 | 0,37               | 318,84             | 64,95         |
|                                                                      | 2022 | 0,37               | 315,66             | 64,30         |

Por último, en lo referente a emisiones, el aeropuerto depura sus aguas mediante una depuradora de aguas residuales del tipo MBR (bio-reactor de membrana). No ha sido posible encontrar ninguna sistemática estandarizada para calcular y comparar los resultados de las emisiones que pueda generar, por este motivo actualmente no se incluyen estos datos en la declaración ambiental. Para consultar con más detalle otros aspectos de la depuradora, están detallados en el punto siguiente.

## 7. Vertido de aguas

El Aeropuerto de Menorca cuenta con un Sistema Integral de Tratamiento de Aguas Residuales, por medio del cual se depuran las aguas residuales procedentes del saneamiento del recinto aeroportuario, así como las aguas residuales procedentes de las aeronaves. Una vez depurada, la totalidad del agua es reutilizada en el riego de las zonas ajardinadas del aeropuerto. Durante el año 2022 toda el agua depurada fue tratada en instalaciones propias (depuradora MBR). Esta instalación utiliza la tecnología MBR en la que se ha sustituido el decantador secundario por una serie de membranas que filtran el agua consiguiendo un rendimiento en reducción de materias en suspensión, DBO y DQO de un 99% aproximadamente.

A continuación, se detalla el indicador para el caso de vertido de aguas, el vertido de materia orgánica biodegradable. La materia orgánica es el principal contaminante para el caso de las aguas residuales urbanas. Como se puede observar el resultado de este indicador es muy bajo debido a que el propio aeropuerto depura el agua que genera.

| Parámetro                                       | Año  | valor medio anual DBO5 (mg/l) | m3 agua vertida | Cantidad de servicio (ATU) | Indicador kg.DBO5/ATU |
|-------------------------------------------------|------|-------------------------------|-----------------|----------------------------|-----------------------|
| Vertido total de materia orgánica biodegradable | 2019 | 1,50                          | 15.786          | 6.666.810                  | 0,000004              |
|                                                 | 2020 | 0,67                          | 7.777           | 2.543.574                  | 0,000002              |
|                                                 | 2021 | 0,00                          | 10.675          | 4.947.733                  | 0,000000              |
|                                                 | 2022 | 0,00                          | 12.207          | 7.515.853                  | 0,000000              |

Nota: No se ha detectado DBO5 en las analíticas realizadas en el depósito de riego, sensibilidad del equipo de análisis según laboratorio de 2mg de O<sub>2</sub> por litro.

Respecto a los valores analíticos, se muestran unos parámetros básicos de depuración:

| Parámetro              | 2021    |                      | 2022    |                      |
|------------------------|---------|----------------------|---------|----------------------|
|                        | Entrada | Salida Reutilización | Entrada | Salida Reutilización |
| pH                     | 7,66    | 8,05                 | 8,11    | 7,95                 |
| Conductividad a 20°C   | 1.694   | 1154                 | 1.496   | 1024                 |
| D.B.O. 5               | 241,08  | 0,00                 | 195,67  | 0,00                 |
| D.Q.O.                 | 609,08  | 3,64                 | 456,08  | 7,33                 |
| Materias en suspensión | 291,21  | 0,73                 | 202,50  | 2,25                 |

Como se ha indicado anteriormente en el año 2012 se puso en servicio una nueva EDAR que sustituyó a la anterior, que contaba con una antigüedad de más de 25 años. Esta nueva depuradora incorpora tecnología de membranas, lo que garantiza una óptima calidad del agua depurada. Durante el tercer trimestre del año 2017 se puso en servicio una nueva línea de membranas que posibilita el poder tratar todo el caudal en los días puntas del verano de manera holgada.

El aeropuerto cuenta con la pertinente autorización para el riego con agua depurada y controla los parámetros químicos para asegurarse del buen rendimiento de la instalación. Mensualmente se realizan controles analíticos. El agua depurada se almacena en un depósito donde el agua es clorada para su posterior uso: el riego de zonas ajardinadas no transitadas.

En cuanto a los lodos no se dispone de una línea de tratamiento de fangos convencional como tal, sino que los fangos líquidos son llevados a una depuradora municipal próxima (Maó-Es Castell) donde son incorporados al ciclo biológico de esta

EDAR. Para ello contamos con una autorización emitida por la Agencia Balear del Agua, Conselleria de medio ambiente del Gobierno Balear que se renueva anualmente.

En cuanto al vertido de aguas pluviales, el aeropuerto dispone de plantas separadoras de hidrocarburos que tratan el agua pluvial de la plataforma, aparcamientos, zona lavado de vehículos, zona de prácticas del SEI y plataforma SLCA (suministro combustible aviación). Contándose con las pertinentes autorizaciones de vertido otorgadas por la Dirección General de Recursos Hídricos del Gobierno Balear.

De los diferentes efluentes se realizan analíticas de control, para determinar la carga contaminante que pueda llegar al terreno y determinar así la eficacia de las PSH. En el caso del año 2022 todos los valores de las analíticas están por debajo de los límites marcados en las respectivas autorizaciones de vertido.

|                       |                                                                                                                                                                    |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vertidos<br>pluviales | <ul style="list-style-type: none"><li>– Aceites y grasas &lt;10mg/l</li><li>– Hidrocarburos totales &lt;10mg/l</li><li>– Hidrocarburos (GRO, DRO Y BTEX)</li></ul> |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Además, el SEI cuenta con un equipo portátil para tratar los posibles vertidos antes de que estos puedan llegar a las redes de pluviales (chupona y absorbente).



## > Indicadores ambientales indirectos

### Indicadores básicos

#### 1. Comportamiento ambiental de las empresas

| Aspecto ambiental                    | Año  | nº de incumplimientos | nº total controles | Indicador<br>% incumplimientos/nº controles |
|--------------------------------------|------|-----------------------|--------------------|---------------------------------------------|
| Comportamiento ambiental de empresas | 2019 | 2                     | 103                | 1,94%                                       |
|                                      | 2020 | 1                     | 99                 | 1,01%                                       |
|                                      | 2021 | 1                     | 121                | 0,83%                                       |
|                                      | 2022 | 2                     | 127                | 1,57%                                       |

Los incumplimientos que se han registrado durante el año 2022 representan menos del 2% del total de controles realizados.

Estos incumplimientos detectados durante los cuatro últimos años en el desarrollo de la actividad de las empresas que realizan su actividad en el aeropuerto se pueden desglosar de la siguiente manera:

| Tipos de incumplimiento                                    | año 2022 | año 2021 | año 2020 | año 2019 |
|------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Almacenamiento incorrecto de material                      | 0        | 0        | 0        | 0        |
| Almacenamiento incorrecto de RPs                           | 0        | 0        | 0        | 0        |
| Almacenamiento incorrecto de RUs                           | 0        | 0        | 0        | 0        |
| Almacenamiento incorrecto de R. Inertes                    | 0        | 0        | 0        | 0        |
| Almacenamiento incorrecto de Sustancias Peligrosas         | 0        | 0        | 0        | 0        |
| Derrames de sustancias peligrosas por maquinaria/vehículos | 2        | 1        | 1        | 2        |
| Mantenimiento de vehículos en zona no permitida            | 0        | 0        | 0        | 0        |
| Vertido de sustancias contaminantes                        | 0        | 0        | 0        | 0        |

## > Indicadores de Comportamiento de la Gestión Ambiental

A finales del año 2012 el Aeropuerto de Menorca obtuvo la certificación EMAS. Durante este año 2020 cabe resaltar el esfuerzo del aeropuerto por continuar incluyendo en su gestión los requisitos de esta normativa, tanto en la parte de organización y procedimientos como en la parte de sensibilización y comunicación con el personal, en este sentido durante este año se han recogido algunas sugerencias de trabajadores en cuanto a la mejora del comportamiento ambiental de la organización. La presente es la octava declaración ambiental del aeropuerto.

A continuación, se muestran en detalle los indicadores relativos a la gestión ambiental del aeropuerto en los 4 últimos años:

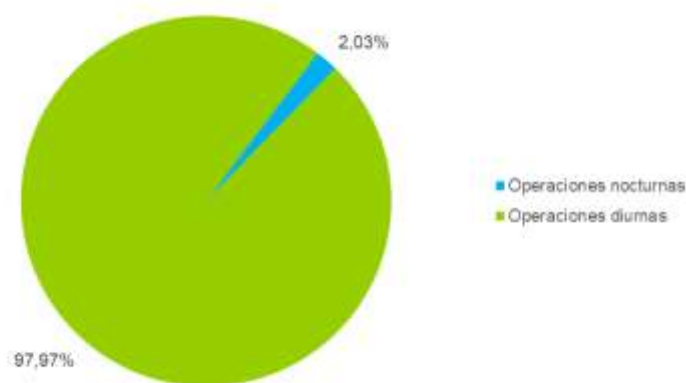
| INDICADOR                                                                                                         |                        |  | año 2022  | año 2021  | año 2020  | año 2019    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Tanto por ciento de objetivos ambientales alcanzados<br><br>(% respecto al total)                                 | acciones planeadas 14  |  | 93%       | 56%       | 18%       | 56%         |
|                                                                                                                   | acciones alcanzadas 13 |  |           |           |           |             |
| Número de no conformidades detectadas en auditorías<br><br>(auditorías externas e internas)                       | auditoria Interna 2    |  | 4         | 8         | 8         | 5           |
|                                                                                                                   | auditoria Externa 2    |  |           |           |           |             |
| Número de sanciones impuestas                                                                                     |                        |  | 0         | 0         | 0         | 0           |
| Gastos ambientales anuales                                                                                        |                        |  | 222.182 € | 449.722 € | 135.998 € | 2.699.983 € |
| número de solicitudes de información ambiental recibidas<br><br>(solicitudes internas y externas)                 | solicitudes internas 2 |  | 4         | 5         | 5         | 6           |
|                                                                                                                   | solicitudes externas 2 |  |           |           |           |             |
| Número de horas de formación ambiental por trabajador<br><br>(nº horas de formación ambiental/nº de trabajadores) | Horas de formación 160 |  | 6,4       | 0,1       | 4,0       | 4,8         |
|                                                                                                                   | nº de trabajadores 25  |  |           |           |           |             |
| Número de campañas de sensibilización ambiental                                                                   |                        |  | 4         | 8         | 8         | 5           |
| número de controles de empresas realizados                                                                        |                        |  | 127       | 121       | 99        | 103         |

## Otros aspectos a tener en cuenta: el ruido

Por lo que respecta al ruido, la ausencia de núcleos de población situados en los sectores de aproximación y despegue, hacen que el impacto sonoro pueda calificarse de moderado y compatible con las actividades humanas y la calidad de vida del entorno.

Asimismo, el horario operativo del aeropuerto (07:00-00:30 h. en verano y 07:00-22:00 h. en invierno) y por tanto el hecho de que el aeropuerto cierre sus instalaciones durante la noche, es la mejor garantía para evitar molestias a los vecinos. Durante el año 2022, únicamente un 2,03% de las operaciones se llevaron a cabo durante la franja horaria que comprende de las 23:00 a las 07:00 horas, de las cuales las que se produjeron entre las 01:00 y las 07:00 lo fueron únicamente a causa de evacuaciones hospitalarias, realizadas por aeronaves pequeñas de menor impacto acústico. Durante los primeros meses del año 2022 ha continuado el descenso de las operaciones producto de la situación de pandemia, aunque de manera menos acusada que en 2021.

Operaciones nocturnas (23:00 a 07:00) en el Aeropuerto de Menorca en 2022



## Operaciones Nocturnas

| 2022                  | Llegadas | Salidas | Total  | Porcentaje |
|-----------------------|----------|---------|--------|------------|
| Total operaciones     | 18.037   | 18.035  | 36.072 | 100,00%    |
| Operaciones nocturnas | 262      | 470     | 732    | 2,03%      |
| Operaciones diurnas   | 17.775   | 17.565  | 35.340 | 97,97%     |

Además, están en vigor y publicadas en el AIP del aeropuerto una serie de medidas anti-ruido que contemplan actuaciones en tierra tales como el uso de la reversa al ralentí en los aterrizajes, (salvo por motivos de seguridad) y la implantación de procedimientos de vuelo ATC, los cuales impiden desvíos, recortes y descensos por debajo de 3.000 pies hasta que la aeronave no se encuentra alineada con la pista, ya en el tramo final del circuito.

En este sentido la TWR Menorca cuenta con una aplicación que permite verificar las trayectorias efectuadas, lo que a su vez posibilita que cuando se incumplan los procedimientos pueda actuarse contra la aeronave infractora. Además, en las ocasiones en que se observa el incumplimiento de la utilización de la reversa al ralentí en el aterrizaje, se notifica a la compañía para que emita un informe de los motivos por los cuales ha sido utilizada la reversa. En cualquier caso, desde hace varios años no hemos tenido quejas por ruido por parte de vecinos u otros grupos de interés.

Por otro lado, los procedimientos establecidos en el AIP para las rutas de aproximación y salida de las aeronaves, evitan el sobrevuelo de núcleos de población en condiciones normales. Así mismo se dispone de restricción horaria en el uso de los Equipos Auxiliares de Potencia "APU", y en las pruebas de motores especialmente en el horario nocturno (23:00-07:00 LT).

Adicionalmente, el Plan de Aislamiento Acústico, incluido en las Declaraciones de Impacto ambiental del proyecto "Actuaciones en el Aeropuerto de Menorca" 2003 y "Diferentes Actuaciones del Aeropuerto de Menorca" 2009, lleva a cabo obras de insonorización en aquellas viviendas que han quedado incluidas en el ámbito delimitado por la huella acústica de este aeropuerto.

Actualmente el censo actual de inmuebles incluidos en el Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de Menorca suma un total de 32 viviendas con derecho a solicitar insonorización, 30 de ellas situadas en el término municipal de Mahón y 2 en el de Sant Lluís.

Hasta el momento, el total de viviendas con aislamiento acústico en ejecución son 2 y las viviendas con el aislamiento acústico finalizado y pagado son 9, alcanzando un importe total de 137.223,89 €.

Particularmente y desde el año 2017, Aena ha llevado a cabo las actuaciones necesarias para la tramitación y realización de las actuaciones de insonorización de aquella vivienda para la que, en el anterior ejercicio, se determinó la necesidad de realización de actuaciones de insonorización. Particularmente dicha vivienda se ha incluido en el Pedido 12 perteneciente al Acuerdo Marco Exp DPM 15/2016 promovido por Aena para la realización de este tipo de actuaciones.

También durante el año 2017, Aena a través de la Oficina de Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico, realizó la remisión de nuevas comunicaciones a los 5 vecinos que hasta la fecha no han ejercido su derecho a solicitar la realización de actuaciones de insonorización.

Finalmente, desde dichas dependencias se atendieron 2 nuevas solicitudes de inclusión en el Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de Menorca, para las que ya se han llevado a cabo las tareas requeridas, para en su caso, poder llevar a cabo las actuaciones necesarias de aislamiento acústico, incluyéndose en caso de determinarse su necesidad, en el referido Pedido 12 perteneciente al Acuerdo Marco Exp DPM 15/2016.

En cumplimiento de dichas resoluciones ambientales y para la ejecución de este Plan, se han llevado a cabo diferentes reuniones de la comisión de seguimiento ambiental del Aeropuerto de Menorca, constituida por representantes del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Ayuntamientos de Mahón y Sant Lluís, del Gobierno Balear, del Consell de Menorca y de Aena, en la que entre otras cuestiones se informa de los expedientes con evaluación del proyecto y análisis de los presupuestos conformes a financiar, y del pago de las obras de insonorización realizadas y que han presentado la documentación preceptiva.

Esta no tuvo necesidad de reunirse durante el año 2022, dado que en este periodo de tiempo no se produjeron novedades que requirieran la celebración de una nueva reunión de dicha Comisión.

## Glosario

|                 |                                                                                                |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AENOR           | Asociación Española de Normalización                                                           |
| AIP             | Publicación de información aeronáutica                                                         |
| ATC             | Control de tránsito aéreo                                                                      |
| ATU             | Unidad de Tráfico Aeroportuario: Pax totales+(10*Toneladas de carga)+(100*Movimientos totales) |
| CO              | Monóxido de Carbono (contaminante del aire)                                                    |
| CO <sub>2</sub> | Dióxido de Carbono (contaminante del aire)                                                     |
| COV             | Compuestos Orgánicos Volátiles (contaminante del aire)                                         |
| DIA             | Declaración de Impacto Ambiental                                                               |
| EDAR            | Estación Depuradora de Aguas Residuales                                                        |
| EDARA           | Estación Depuradora de Aguas Residuales de Aeronaves                                           |
| EMAS            | Eco Management and Audit Scheme (Sistema Comunitario de Gestión y Auditorías Ambientales)      |
| ESTOP           | Sistema de estadísticas aeroportuarias                                                         |
| HC              | Hidrocarburo                                                                                   |
| HCFC            | Hidroclorofluorocarburo (tipo de refrigerante para aire acondicionado)                         |
| PSH             | Planta separadora de hidrocarburos                                                             |
| SGA             | Sistema de Gestión Ambiental                                                                   |
| SSCC            | Servicios administrativos centrales de Aena SME, S.A.                                          |
| SSEI            | Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios                                                |
| RAEE            | Residuo de Aparato Eléctrico y Electrónico                                                     |

|             |                                        |
|-------------|----------------------------------------|
| RP          | Residuo Peligroso                      |
| RSU         | Residuo Sólido Urbano                  |
| Torres Mega | Torres de iluminación de plataforma    |
| TEPO        | Técnico en Programación de Operaciones |
| TWR         | Torre de control                       |

ANEXO 1 - Principales disposiciones jurídicas aplicables al aeropuerto del año 2022

- REAL DECRETO 1055/2022, de 27 de diciembre, de envases y residuos de envases.
- LEY 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular
- La ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, deroga la anterior ley 22/2011 de residuos, el RD 833/1988 y los requisitos asociados a la misma. Se analizó la nueva normativa y los nuevos requisitos. Los responsables del sistema de gestión y colaboradores recibieron una formación completa sobre la nueva normativa. Desde SSCC se distribuyó a los aeropuertos plantilla con el nuevo formato de etiquetas para residuos peligrosos.
- El RD 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicio de recarga energética de vehículos eléctricos incluye obligaciones para los prestadores del servicio, es decir, Aena-Aeropuertos. Los nuevos requisitos se incluirán dentro del Plan PIPRA fase III.
- El RD-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia del gas natural, estableció la obligatoriedad de realizar una inspección de eficiencia energética de las instalaciones de clima según la IT4.2.1 y 4.2.2, y cuya última inspección se realizará con anterioridad al 1 de enero de 2021.
- La Orden PCM/466/2022, de 25 de mayo, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de mayo de 2022, por el que se aprueba el plan de medidas de ahorro y eficiencia energética de la Administración General del estado y las entidades del sector público institucional estatal, establece cambios en los requisitos de temperatura para frío y calor. Se analizó desde SSCC los requisitos y se remitió a los aeropuertos la cartelería asociada a los nuevos requisitos.



## DECLARACIÓN DEL VERIFICADOR MEDIOAMBIENTAL SOBRE LAS ACTIVIDADES DE VERIFICACIÓN Y VALIDACIÓN

**AENOR INTERNACIONAL, S.A.U.**, en posesión del número de registro de verificadores medioambientales EMAS nº ES-V-0001, acreditado para el ámbito 52.23 "Actividades anexas al transporte aéreo" (Código NACE) declara:

haber verificado que la organización, según se indica en la declaración medioambiental de **AENA SME, S.A. - Aeropuerto de Menorca**, en posesión del número de registro ES-IB-000077

cumple todos los requisitos del Reglamento (CE) nº 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), modificado según Reglamento (UE) 2017/1505 y Reglamento (UE) 2018/2026.

Mediante la firma de esta declaración, declaro que:

- la verificación y validación se han llevado a cabo respetando escrupulosamente los requisitos del Reglamento (CE) nº 1221/2009 modificado según Reglamento (UE) 2017/1505 y Reglamento (UE) 2018/2026;
- el resultado de la verificación y validación confirma que no hay indicios de incumplimiento de los requisitos legales aplicables en materia de medio ambiente;
- los datos y la información de la declaración de la organización reflejan una imagen fiable, convincente y correcta de todas las actividades de la organización en el ámbito mencionado en la declaración medioambiental.

El presente documento no equivale al registro en EMAS. El registro en EMAS solo puede ser otorgado por un organismo competente en virtud del Reglamento (CE) nº 1221/2009. El presente documento no servirá por sí solo para la comunicación pública independiente.

Hecho en Madrid, el 26 de junio de 2023

Firma del verificador



Rafael GARCÍA MEIRO  
Director General de AENOR