Nota de premsa octubre 2026.

L’aeroport de Palma ha permès l’arribada de més de 250 milions de passatgers en sols 24 anys.

Les operacions d'aterratge-enlairament des de Mallorca haurien consumit 19,3 milions de tones de querosè. ----------

L’índex de pressió humana (IPH) s’ha convertit en una referència clau per mesurar el grau de massificació que pateix Mallorca els darrers anys. Tot i no ser cap novetat que la massificació està lligada a la intensa activitat de l’aeroport, els organismes oficials no solen oferir dades sobre el volum de gasos contaminants vinculats a aquesta activitat, menys encara del seu impacte sobre la salut humana, la vegetació natural o els cultius.

Terraferida ha pogut calcular consums d’hidrocarburs i emissions gràcies a les dades oficials d’EUROSTAT per tenir com a mínim una aproximació útil per al debat. Les dades mostren que dins el període 2000-2024 han transportat cap a Son Santjoan un total de 249.673.735 persones amb vols comercials. I tot plegat sense comptar els vols privats, que just el darrer any s’estima que són gairebé un 7% del total. Aquestes dades permeten calcular les emissions dels avions fent servir el model LTO (1) que comptabilitza el querosè consumit en les operacions d'aproximació, aterratge, estacionament i enlairament, que és constant amb independència de la longitud del vol. Aquesta dada és rellevant, perquè la contaminació per aquesta combustió es produeix **directament sobre Mallorca.**

Els km de creuer, des de l'aeroport origen cap a Palma i tornada han estat 3.569.652.261 km. Si comparam aquestes xifres amb UA (Unitats Astronòmiques), veim que aquesta distància és equivalent a 12 viatges de la Terra fins al Sol. Les distàncies de cada un dels 90 aeroports d'origen (20 països), estan calculats per loxodròmica a partir de les coordenades. Del 2000 al 2024 hi ha hagut un total d'1.766.999 arribades. Per fer aquests desplaçaments i l'operació d'aterratge-enlairament des de Mallorca s'haurien consumit **19,3 milions de tones de querosè**. D’aquestes **1.457 s’han produït sobre el nostre territori.** Aquesta combustió ha aportat a l'atmosfera 61,0 milions de tones de diòxid de carboni, 237 milers de tones d'òxid de nitrogen, 15,9 milers de tones d'òxids de sofre, 184.000 tones de monòxid de carboni i 19,8 milers de tones d'hidrocarburs. Es pot fer, per tant, un rànquing d'orígens més contaminant per aquests darrers vint-i-quatre anys, encara que les nostres dades no tenen encara en compte es vols intercontinentals amb els Estats Units.

Aeroport origen	Nombre de vols	CO_2 milions de tones
Moscow Domodedovo	2.130	101,4
Helsinki Vantaa	1.650	90,3
Stockholm Arlanda	12.950	80,8
Oslo Gardenmoen	7.709	77,2

Trondheim Vaernes	718	71,4
Goteburg Landvetter	3.645	69,8
Las Palmas	632	69,3
Warsaw Okeci	1.193	65,1
Kobenhavn Kastrup	18.252	63,6
Glasgow	14.064	62,3

No és més contaminant necessàriament el que té més vols, sinó la combinació, freqüència × distància. Els aeroports alemanys dominen el rànquing: freqüències altes + distàncies mitjanes-llargues. El volum d'emissions dels vols amb destinació Mallorca està dominat per aeroports de països centreeuropeus, en línia amb els principals mercats turístics de Mallorca.

Aeroport origen	Nombre de vols	CO_2 milions de tones
Düsseldorf	73.693	45,0
Madrid Barajas	147.512	2,93
Hamburg	49.137	2,70
Köln Bonn	54.379	2,38
Manchester	42.918	2,26
Frankfurt	51.413	2,17
London Gatwick	47.347	2,08
München	44.062	1,81
Hannover	34.403	1,75
Stuttgart	43.593	1,68

Les emissions acumulades dels vols amb arribada a Mallorca en vint-i-quatre anys són comparables a més d'un any de totes les emissions de les Illes Balears: 32 milions de tones de CO_2 segons l'inventari elèctric.

Tot aquest moviment aeroportuari contrasta amb els vols interilles. Quant als vols cap a Mallorca dels aeroports de Maó (Menorca) i Eivissa (2000–2024) tenim 90.690 vols procedents d'Eivissa i 76.464 des de Maó. Tot i l'elevada freqüència (més de 167.000 operacions), la distància és molt curta (~130–150 km anada) i el component creuer és petit. Els vols interinsulars, al llarg d'aquest període tenen un impacte absolut modest (de l'ordre del 2%) tot i ser poc eficients energèticament.

Els vols, els passatgers transportats i els gasos contaminants emesos mostren un creixement gairebé constant al llarg dels anys, paral·lel a l'increment de turistes i al turisme residencial i immobiliari. En definitiva, és impossible fer cap política climàtica coherent sense frenar el creixement de places

turístiques i residencials, que comporten de manera paral·lela un creixement dels vols i d'infraestructures com els aeroports, els ports i les autopistes.

Continuar amb les actuals polítiques de creixement turístic i urbanístic és una irresponsabilitat històrica. Les úniques sortides per intentar rebaixar les emissions de CO_2 a Mallorca i afrontar la crisi ecològica, impliquen frenar l'ampliació de l'aeroport, planificar la reducció del nombre de vols, renunciar a obrir noves connexions, retallar la capacitat d'allotjament turístic i establir una moratòria a la construcció de noves urbanitzacions i xalets aïllats.

1. Calculating the Environmental Impact of Aviation Emissions Dr Christian N. Jardine Environmental Change Institute Oxford University Centre for the Environment (2005).

Més informació: Jaume Adrover 627733795 i Margalida Rosselló 655841626