DECLARACIÓN MEDIOAMBIENTAL

2023

AirEuropa

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

00

ÍNDICE

1. GLOSARIO 5
2. INTRODUCCIÓN 6
3. PRESENTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN AIR EUROPA 7
4. ALCANCE DE LA DECLARACIÓN 11
5. SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL 13
   - 5.1. Descripción del Sistema de Gestión Ambiental Implantado 13
   - 5.2. Política del Sistema Integrado de Gestión 13
   - 5.3. Organización Ambiental 14
     - 5.3.1. Funciones y Responsabilidades 14
6. ASPECTOS AMBIENTALES 16
   - 6.1. Aspectos Ambientales Directos 17
   - 6.2. Aspectos Ambientales Indirectos 22
   - 6.3. Aspectos Ambientales Potenciales 25
   - 6.4. Aspectos Ambientales Directos Significativos 26
     - 6.4.1. Consumos 26
     - 6.4.2. Emisiones 26
     - 6.4.3. Vertidos 26
     - 6.4.4. Residuos 26
   - 6.5. Aspectos ambientales indirectos significativos 27
     - 6.5.1. Aspectos ambientales significativos de Handling 27
     - 6.5.2. Aspectos ambientales significativos de Mantenimiento Subcontratado 27
     - 6.5.3. Aspectos ambientales significativos de Catering 27
     - 6.5.4. Aspectos ambientales significativos de limpieza y limpieza de aviones y oficinas 27
     - 6.5.5. Aspectos ambientales significativos de Talleres de impresión 28
     - 6.5.6. Aspectos ambientales significativos en las oficinas centrales de Globalia en Llucmajor 28
   - 6.6. Aspectos ambientales potenciales significativos 28
7. COMPORTAMIENTO AMBIENTAL Y PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA ORGANIZACIÓN 29
   - 7.1. Comportamiento Ambiental del año 2023 29
     - 7.1.1. Eficiencia energética 29
       - 7.1.1.1. Consumo de Electricidad 29
         - 7.1.1.1.1 Consumo de Electricidad Edificios Llucmajor 29
       - 7.1.1.2. Consumo de Combustible 30
       - 7.1.1.3. Consumo de combustible de vehículos y equipos 31
         - 7.1.1.3.1. Consumo de Combustible de los vehículos y equipos de las bases de Mantenimiento 32

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

7. 1. 1. 3. 2. Consumo de combustible de los vehículos y equipos de las bases de Autohandling 34
7. 1. 1. 3. 3. Consumo de Combustible Oficinas de Aeropuertos 36
7. 1. 1. 3. 4. Consumo de Combustible de la caldera y grupo electrógeno de las Oficinas Centrales de Llucmajor 37
7. 1. 1. 3. 5. Acciones para la reducción del consumo de combustible 37
7.1.1.4. Consumo de combustible de las aeronaves 38
7. 1. 1. 4. 1. Flota de Air Europa (AEA AOC) 38
7. 1. 1. 4. 2. Flota B-737-800 40
7. 1. 1. 4. 3. Flota B-787 40
7. 1. 1. 4. 4. Consumo de Combustible SAF 41
7. 1. 1. 4. 5. Acciones para la reducción del consumo de combustible 41
7.1.2. Eficiencia en el Consumo de Materiales 41
7.1.2.1. Consumo de papel 41
7. 1. 2. 1. 1. Mantenimiento 43
7. 1. 2. 1. 2. Handling 43
7. 1. 2. 1. 3. Oficinas centrales de Llucmajor 44
7. 1. 2. 1. 4. Oficinas de ventas 45
7. 1. 2. 1. 5. Oficinas Aeropuerto 46
7.1.2.2. Consumo de agua 48
7. 1. 2. 2. 1. Consumo de agua en el lavado exterior de aeronaves 50
7. 1. 2. 2. 2. Consumo de agua en el lavado de los equipos de Handling 51
7. 1. 2. 2. 3. Consumo de agua en las oficinas de Llucmajor 53
7.1.3. Residuos 54
7.1.3.1. Residuos Especiales y Peligrosos 54
7.1.3.2. Mantenimiento 57
7. 1. 3. 2. 1. Barcelona (BCN) 60
7. 1. 3. 2. 2. Las Palmas (LPA) 61
7. 1. 3. 2. 3. Madrid (MAD) 62
7. 1. 3. 2. 4. Palma de Mallorca (PMI) 63
7. 1. 3. 2. 5. Destacamentos de mantenimiento 64
7. 1. 3. 2. 6. Instrucción Mantenimiento Llucmajor 64
7. 1. 3. 2. 7. Acciones para la reducción y mejora de la gestión de residuos peligrosos 65
7.1.3.3. Handling 65
7.1.3.4. Oficinas 66
7. 1. 3. 4. 1. Oficinas de Llucmajor 67
7. 1. 3. 4. 2. Oficinas de ventas 67
7. 1. 3. 4. 3. Oficinas aeropuertos 68
7.1.4. Biodiversidad 69
7.1.5. Emisiones 69

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

7. 1. 5. 1. 1. Emisiones de CO_2 de los equipos móviles y fijos 69
7. 1. 5. 1. 2. Emisiones de CO_2 de los vehículos y equipos de Mantenimiento 70
7. 1. 5. 1. 3. Emisiones de CO_2 de los vehículos y equipos de Handling 72
7. 1. 5. 1. 4. Emisiones CO_2 Vehículos Oficinas de Aeropuertos 73
7. 1. 5. 1. 5. Acciones para reducir las emisiones de CO_2 de vehículos y equipos 74
7.1.5.2. Emisiones de gases contaminantes de los aviones 75
7. 1. 5. 2. 1. Aviones de Air Europa (dentro del AOC) 76
7. 1. 5. 2. 2. Flota B-738 78
7. 1. 5. 2. 3. Flota B-787 78
7. 1. 5. 2. 4. Acciones para reducir las emisiones de CO_2 de los aviones 79
7.1.6. Vertidos 79
7.1.6.1. Simulacros Medioambientales 79
7.1.6.2. Emergencias ambientales 79
7.1.7. Ruido 80
7.2. Manual de buenas prácticas ambientales 80
7.2.1. Indicadores del sistema de gestión ambiental 80
7.2.1.1. Inspecciones de Medio Ambiente 80
7. 2. 1. 1. 1. Segregación de Residuos a Bordo 80
7.2.1.2. Interacción del personal de Air Europa con las noticias de Sistemas de Gestión 82
7.3. Programa de Gestión Ambiental 84
7.3.1. Grado de Cumplimiento de los Objetivos Ambientales de 2023 85
7.3.1.1. Reducir un 30% las emisiones de CO_2 (kg CO_2e/TKT) de la flota hasta el 2030 respecto al año 2015 85
7.3.2. Establecimiento de los Objetivos Ambientales para el año 2024 85

8. REQUISITOS LEGALES APLICABLES EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE 86

9. ACCIONES AMBIENTALES CON PARTES INTERESADAS 88

9.1. Formación Ambiental de los trabajadores 88
9.2. Enlaces de Medio Ambiente 89
9.3. Boletines de Comportamiento Ambiental 89
9.4. Encuestas a las partes interesadas 89
9.5. Recogida de Pilas en Llucmajor 91
9.6. Recogida de residuos en Cala Pi 91
9.7. Plantación de árboles en Guadalajara 91

10. ÍNDICE DE GRÁFICAS 92

11. ÍNDICE DE TABLAS 94

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

01

GLOSARIO

AENA: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Es la entidad pública empresarial encargada de la navegación civil aérea y de los aeropuertos civiles en España.

AGP: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Málaga.

Airbus 330-200 y Airbus 330-300: Modelos de avión que forman parte de la flota de Air Europa con capacidad para, entre 291 y 305 pasajeros, distribuidos en dos cabinas business y turista.

Autohandling: Auto asistencia, se refiere a cuando la compañía aérea realiza su propio servicio de asistencia en tierra (Ver Handling).

ALC: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Alicante.

BCN: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Barcelona.

Boeing 737-800, B738 o B737-800: Modelo de Avión que forma parte de la flota de Air Europa con capacidad para 186 pasajeros, aproximadamente dependiendo del avión, distribuidos en dos cabinas business y turista.

Boeing 787-8 o B788: Modelo de avión que forma parte de la flota de Air Europa con capacidad para 296 pasajeros, aproximadamente, dependiendo del avión, distribuidos en dos cabinas: business y turista.

Boeing 787-9 o B789: Modelo de avión que forma parte de la flota de Air Europa con capacidad para 333 pasajeros, aproximadamente, dependiendo del avión, distribuidos en dos cabinas: business y turista

Ciclo de vida: Etapas consecutivas e interrelacionadas de un sistema de producto (o servicio), desde la adquisición de materia prima o su generación a partir de recursos naturales hasta la deposición final. Las etapas del ciclo de vida incluyen la adquisición de materias primas, el diseño, la producción, el transporte/entrega, el uso, el tratamiento al finalizar la vida y la deposición final.

Código de aeropuertos de IATA: El código de aeropuertos de IATA es un código de tres letras que designa a cada aeropuerto en el mundo. Estos códigos son decididos por la organización internacional para el transporte aéreo (International Air Transport Association) IATA.

EMA (Enlace de Medio Ambiente): Persona asignada por el responsable del departamento para que desempeñe las funciones

Embraer 195 o ERJ-195 LR: Modelo de Avión que forma parte de la flota de Air Europa con capacidad para 120 pasajeros, distribuidos en dos cabinas business y turista.

Emisiones a la atmósfera: Se entiende como tal, toda generación de contaminantes que se emitan a la atmósfera (en forma gaseosa o en suspensión en el aire), procedentes de actividades o procesos.

EZE: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Buenos Aires.

Galley: Parte del avión, utilizada para el almacenaje, refrigeración y preparación de los servicios de comida y bebida para los pasajeros.

Handling: En materia de aeropuertos y transporte aéreo, se conoce como Handling, la serie de operaciones que realizan las empresas de asistencia en tierra directamente relacionadas con el transporte de pasajeros como la facturación de pasajeros y sus equipajes, y las operaciones de embarque y de desembarque en los aviones.

IATA: International Air Transport Association (Asociación Internacional del Transporte Aéreo).

IBZ: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Ibiza.

IOSA: IATA Operational Safety Audit (Auditoría de Seguridad Operacional de IATA)

Jardinera: Autobús que transporta a los pasajeros del avión a la terminal aeroportuaria y viceversa.

LCG: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de La Coruña.

LPA: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Gran Canaria.

MAD: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Madrid – Barajas.

MAH: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Menorca.

MLN: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Melilla

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional, también conocida como Organización Internacional de Aeronáutica Civil, OACI (o ICAO, por sus siglas en inglés International Civil Aviation Organization) es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada en 1944 por la Convención de Chicago para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial.

PKT: Pasajero kilómetro transportado (pax*km)

PMI: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Palma de Mallorca.

SkyTeam: Alianza de compañías aéreas.

SAF: Por sus siglas en inglés, Sustainable Aviation Fuel, es un combustible producido a partir de fuentes de combustibles no fósiles que pueden resultar en emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) más bajas que el combustible pesado convencional en base al ciclo de vida.

TFN: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Tenerife Norte.

TCI: Código que engloba a los aeropuertos de TFN y TFS.

TKT: tonelada-kilómetro transportado

TMA: Técnico de Mantenimiento Aeronáutico.

VLC: Código IATA, asignado para identificar el aeropuerto de Valencia.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

INTRODUCCIÓN

02

El Reglamento EMAS se creó en 1993 y ha ido evolucionando con el tiempo. El primer EMAS fue el Reglamento 1836/93 que se introdujo por primera vez como herramienta de la Comisión Europea para lograr el objetivo de desarrollo sostenible.

En 2001, se realizó la primera revisión del reglamento EMAS, adoptándose el Reglamento (CE) nº 761/2001 revisado (conocido como EMAS II).

En 2009, se realizó una segunda revisión del Reglamento EMAS. El Reglamento (CE) nº 1221/2009 se publicó el 22 de diciembre de 2009 y entró en vigor el 11 de enero de 2010.

En el año 2017 se modificaron los anexos I, II y III del Reglamento EMAS, incluyéndose cambios asociados con la norma ISO 14001:2015, a través del Reglamento (UE) 2017/1505

En 2019, también se modificó el Anexo IV del Reglamento EMAS (Reglamento de la Comisión de la UE 2018/2026), modificación que supuso una actualización de los indicadores básicos del reglamento EMAS.

Mediante el cumplimiento de este Reglamento en referencia a las mejores prácticas de gestión ambiental, los indicadores sectoriales de comportamiento ambiental y los parámetros comparativos se presenta esta Declaración Ambiental como una parte fundamental de nuestra Política que tiene como eje central, la mejora continua.

Por medio de esta Declaración Ambiental, se pretende informar al público y a otras partes interesadas del comportamiento ambiental durante el año 2023, así como la evolución del mismo en relación a los últimos tres años.

La presente Declaración Ambiental se validará en virtud de lo establecido en el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1221/2009 mediante verificador ambiental acreditado Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR).

Plan de muestreo:

Air Europa es una organización multisede con varias instalaciones y oficinas con el Registro EMAS en el estado español.

Las oficinas centrales de Llucmajor se verifican cada año.

El resto de las instalaciones y oficinas de Air Europa se verifican siguiendo el plan de muestreo basado en la guía del usuario del EMAS[1]. Cualquier nueva instalación, oficina o departamento incluido en el alcance se verifica el mismo año de su entrada en dicho alcance[2].

1. **DECISIÓN (UE) 2017/2285 DE LA COMISIÓN de 6 de diciembre de 2017 por la que se modifica la Guía del usuario en la que figuran los pasos necesarios para participar en el EMAS con arreglo al Reglamento (CE) n.o 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS)**

2 **La guía indica en el apartado 2.4.4.2. Método de muestreo: El número mínimo de centros que deben incluirse en la muestra elegida de cada grupo de centros se calculará según la fórmula siguiente: — para el registro EMAS inicial y para la renovación del registro, este número será igual a la raíz cuadrada del número de centros comprendidos en cada grupo multiplicada por 2 y redondeada al número entero superior.**

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

03

PRESENTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN AIR EUROPA

1985 -1991

Primeros pasos

En 1985 nació Air Europa como nombre comercial, formando parte del grupo turístico International Leisure Group y de transporte aéreo con sede en el Reino Unido. El 23 de noviembre de 1986 la compañía Air Europa operó su primer vuelo entre los aeropuertos de Tenerife y Londres-Gatwick con un avión Boeing 737-300, y es, a principio de los noventa, que un grupo de inversores españoles, encabezado por D. Juan José Hidalgo, adquiere la práctica totalidad del capital social de la compañía.

1993–1995

Inicio y consolidación de los vuelos regulares

Air Europa rompe en 1993 con el monopolio nacional de los vuelos regulares y obtiene la autorización para operar vuelos domésticos. A partir de 1995 comienzan los vuelos regulares a Londres y a Nueva York, abriéndose al mercado de vuelos internacionales regulares. Y en 1996 ya opera más de 750 vuelos regulares semanales y establece nuevas rutas con Cuba, Brasil y Francia.

1998-2006

Desarrollo innovador

Con el nacimiento del holding Globalia en 1998, se unen a este grupo las empresas de la familia Hidalgo: Air Europa, Halcón Viajes. Travelplan, etc... Y así se inaugura la nueva sede central de la compañía en un moderno complejo industrial en Llucmajor (Mallorca). A partir de los siguientes años, la compañía renueva su flota y se van incorporando los Boeing 737-800 Next Generation.

En 2001 Air Europa se convierte en la primera compañía aérea española en obtener la certificación de Sistemas de Calidad ISO 9001 en todas sus áreas operativas. En el 2006, siguiendo la misma senda de innovación, obtiene el certificado de Gestión Ambiental ISO 14001. A partir de ese momento, Air Europa se convierte en una empresa de vanguardia en la gestión medioambiental. Una de las primeras acciones encaminadas a la reducción de las emisiones, es la incorporación de la tecnología winglets a sus recién incorporados B737-800, que permite un ahorro considerable de combustible y una menor contaminación del medio ambiente. A partir de ahí, se empiezan a realizar acciones de forma constante para la mejora de la eficiencia energética y para minimizar el impacto en las emisiones de CO_2.

2007–2011

Generando valor

El 1 de septiembre de 2007 la compañía pasa a formar parte de SkyTeam, la alianza con más presencia en Asia y con productos estandarizados comunes a todas las aerolíneas del grupo.

Air Europa continua con los proyectos de innovación y desarrollo participando en la primera fase del plan de respeto medioambiental AIRE Oceanic Progam, cuyo objetivo es reducir las emisiones de gases contaminantes en vuelos transoceánicos.

La organización alemana Atmosfair concluye con su informe de eficiencia medioambiental de 2011, y tras analizar a 130 compañías aéreas de todo el mundo, que Air Europa es la más eficiente en rutas de media y corta distancia

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

2012–2019

Etapa de crecimiento y desarrollo sostenible

En 2012 Air Europa obtiene el registro EMAS. Esta verificación acredita que las empresas registradas cumplen con el Reglamento Europeo de gestión y auditorías (EMAS) que promueve la mejora del comportamiento ambiental de las organizaciones de todos los sectores. Desde entonces, Air Europa lleva a cabo un gran número de proyectos colaborando con los principales centros de control aéreo europeo y americano encaminados a la disminución de las emisiones CO_2.

En 2015, hay un cambio de imagen corporativa y un nuevo programa de fidelización propio: SUMA. Con este programa se quiere agradecer a los pasajeros su confianza en la compañía, a los que viajan frecuentemente o a los que viajan por primera vez, teniendo acceso a descuentos para futuros viajes y para otros servicios.

2016 es un año especial en la compañía: Air Europa cumple 30 años y nace la nueva filial: se crea Air Europa Express

Ese mismo año, llegan los cinco primeros B787-8 de los 22 que ha adquirido y que irán incorporándose hasta el 2022. Estos aviones destacan por su eficiencia reduciendo las emisiones generadas y que van directamente a la atmosfera, con menor impacto acústico y una mejor presurización de la cabina que permite a los pasajeros llegar más descansados.

En 2017 se incorporan 3 B787-8 más a la flota de la compañía.

En el año 2018 se incorporan los dos primeros aviones B787-9, con capacidad para 330 pasajeros.

En el año 2019 se añaden 4 nuevos B787-9 a la flota de la compañía.

2020-2022

La Sostenibilidad en años de Crisis Sanitaria

Los años 2020 y 2021 estuvieron marcados por el inicio y la evolución de la pandemia provocada por el COVID-19. El sector turístico ha sido uno de los más afectados por las consecuencias económicas. Sin duda, la pandemia del Covid-19 ha provocado unos resultados sin precedentes, para todas las compañías aéreas comerciales a nivel mundial. Datos de gran relevancia son, que el número de vuelos de Air Europa en el 2020 se vieron reducidos un 65% y el número de pasajeros un 67% en comparación con el año 2019. En el 2021 subieron ligeramente el número de vuelos y de pasajeros, siendo la diferencia de 57,68% y un 63,92% respecto a la media histórica (2018, 2019 y 2020). Además, la ocupación de todos los vuelos fue en 2021 de un 68,5%.

Este fuerte descenso en la actividad supuso que Air Europa se acogiera a los ERTE (Expedientes Temporales de Regulación de Empleo) de Fuerza Mayor aprobados por el Gobierno, que en 2021 se mantuvieron todo el año. Esta reducción tuvo un gran impacto en el comportamiento ambiental de la compañía.

La situación vivida estos dos últimos años nos obligó a reinventarnos y buscar nuevas oportunidades, operando vuelos extraordinarios para el transporte de material sanitario y de repatriación a China, Indonesia, Filipinas, etc. La implicación del personal fue clave durante estos dos años, dejando ver la capacidad de compromiso y de adaptación a los diferentes escenarios en los que nos vimos envueltos.

La flota de Air Europa también sufrió cambios. Hace 5 años, Air Europa emprendió un plan de renovación de la flota para adquirir las aeronaves más eficientes, comenzando por el cambio de la flota de larga distancia (fuselaje ancho) para continuar con el cambio de la flota de corta distancia (fuselaje estrecho). El cambio de la flota B737 se paralizó debido a las dificultades con el nuevo avión de Boeing B737MAX.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

Durante los últimos años se han ido cambiando los aviones A330 por los Dreamliner B787. En el año 2020 se incorporaron 4 aviones B789 y se retiraron 5 aeronaves A330. Además, se incorporó un B737 que se había traspasado a Aeronova el año anterior. En el 2021 se retiraron 6 aviones, 3 aviones B737 y 3 aviones A330.

El año 2021 en Air Europa finalizó con 38 aeronaves. Se preservaron los aviones que no se iban a utilizar para un mejor mantenimiento y así poderlos poner en activo fácilmente.

La lucha contra el cambio climático y la adaptación a sus efectos es uno de los principales retos a los que se enfrenta la sociedad y nuestra ambición es mejorar la resiliencia de la empresa frente al entorno cambiante siguiendo los principios marcados por el Pacto Mundial y los ODS, participando activamente en la reducción de la brecha social y apostando por la innovación, la igualdad de oportunidades y el trabajo decente.

Como era de esperar, estas circunstancias afectaron directamente a los resultados ambientales de la empresa, con una reducción en el consumo de materiales, emisiones y residuos generados en valores absolutos, pero con un aumento en las ratios por empleado y por pasajero.

Un año más, los aspectos ambientales más importantes de la compañía son las emisiones a la atmósfera de gases de efecto invernadero y la generación de residuos peligrosos durante el mantenimiento aeronáutico.

Tras los años de pandemia que marcaron el ritmo de crecimiento de la organización, Air Europa vive un respiro. Durante 2022 se paralizaron los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo y comenzaron las nuevas contrataciones.

La reapertura total de fronteras tras la pandemia y una vuelta a la normalidad disparó los volúmenes de pasaje y carga.

2023

Recuperación de las operaciones y plan estratégico

Como se aprecia en la tabla de abajo el número de pasajeros transportados en 2023 casi duplica los transportados en 2021.

Además, se dio de baja definitivamente la flota Airbus y se incorporaron 1 B787-8 y 2 787-9 Dreamliner. Asimismo, la flota de B738 disminuyó en 2 unidades.

En el año 2023, se desarrolla e impulsa el Plan Estratégico +Air. Este nuevo proyecto organizacional se sustenta en 4 objetivos y resultados clave (Objectives and Key Results, OKR por sus siglas en inglés): Clientes y ventas, Personas cultura y talento, Eficiencia de la operación y mejora de procesos y Sostenibilidad, transformación digital e innovación.

Para la consecución y seguimiento de los objetivos generales indicados, se establecen indicadores clave (Key Performance Indicator o KPI). En materia de Sostenibilidad, se está trabajando para adaptar esta línea a la nueva normativa recientemente modificada, alcanzando la integración de esta en una de las principales líneas estratégicas de la compañía en busca de una mejora del impacto de la organización en el entorno.

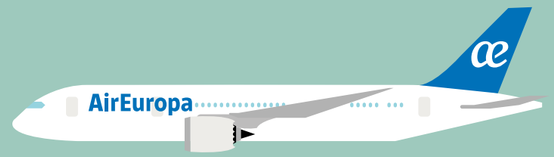
Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

FLOTA AIR EUROPA

El número de aviones con los que finalizó en 2023 Air Europa fue de 43.

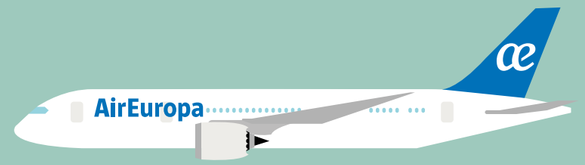
Boeing 737-800

20 aviones	
Longitud 39,5 m	
Envergadura: 34,3 m	
Alcance: 4.630 km	
Capacidad: 16 Business + 165 Turista	
	14 Business + 168 Turista
	35 Premium + 309 Turista



Boeing 787-8 Dreamliner

10 aviones	
Longitud 57 m	
Envergadura: 60 m	
Alcance: 14.700 km	
Capacidad: 22 Business + 274 Turista	
	32 Premium + 259 Turista

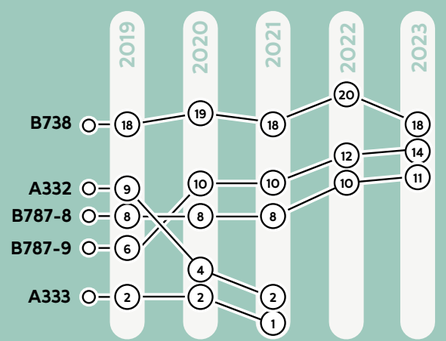


Boeing 787-9 Dreamliner

12 aviones	
Longitud 63 m	
Envergadura: 60 m	
Alcance: 14.700 km	
Capacidad: 32 Business + 307 Turista	
	16 Business + 165 Turista
	35 Premium + 309 Turista

03

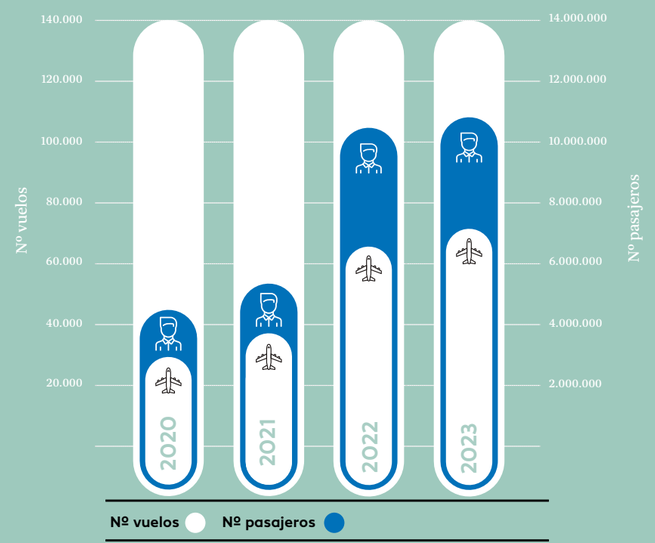
Gráfica 1. Evolución de la flota de Air Europa



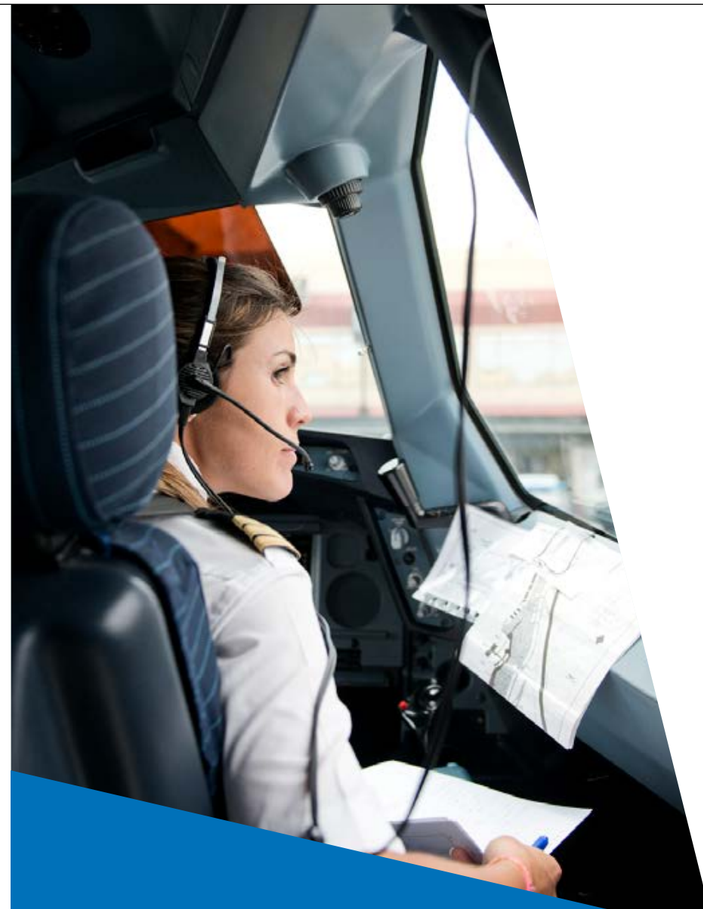
La gráfica que se muestra a continuación presenta la evolución del número de vuelos y pasajeros transportados por los vuelos de Air Europa (código AEA) entre los años 2020 y 2023. Se observa un aumento considerable en ambos indicadores durante este periodo.

En el año 2020, se registraron 37.277 vuelos y 4.249.620 pasajeros transportados. Para el año 2023, estas cifras aumentaron a 67.834 vuelos y 11.727.739 pasajeros, respectivamente. Esto representa un aumento del 82% en el número de vuelos y del 176% en el número de pasajeros transportados. El aumento en el número de vuelos y pasajeros transportados puede explicarse por diversos factores, como la recuperación económica tras la pandemia de COVID-19, el aumento del turismo y la mayor disponibilidad de vuelos con precios más competitivos.

Gráfica 2. Evolución pax y nº de vuelos con código AEA (2020-2023)



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272



04

ALCANCE DE LA DECLARACIÓN

La clasificación de la actividad económica de Air Europa se corresponde con los códigos 5110 y 5223, para transporte de pasajeros y Handling respectivamente, según el NACE rev.2.

Dichas actividades se desarrollan en los siguientes centros, también incluidos dentro de la presente Declaración Ambiental:

Oficinas centrales en Llucmajor

Transporte de pasajeros y mercancías en general: operaciones de la aeronave, servicio a bordo

Servicio de asistencia en tierra a pasajeros, Autohandling, equipajes y aeronaves

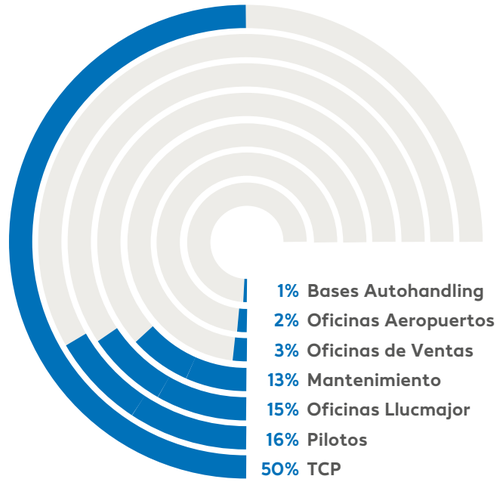
Mantenimiento en línea de las aeronaves

Oficinas de ventas en los aeropuertos

Los datos incluidos en la presente Declaración Ambiental son los correspondientes al año 2023.

En el año 2023 Air Europa ha tenido una media de 3.710 trabajadores. Este dato es un 17,37% superior a 2022 debido al incremento de la operativa.

Gráfica 3. Distribución de los trabajadores de Air Europa por área (2023)

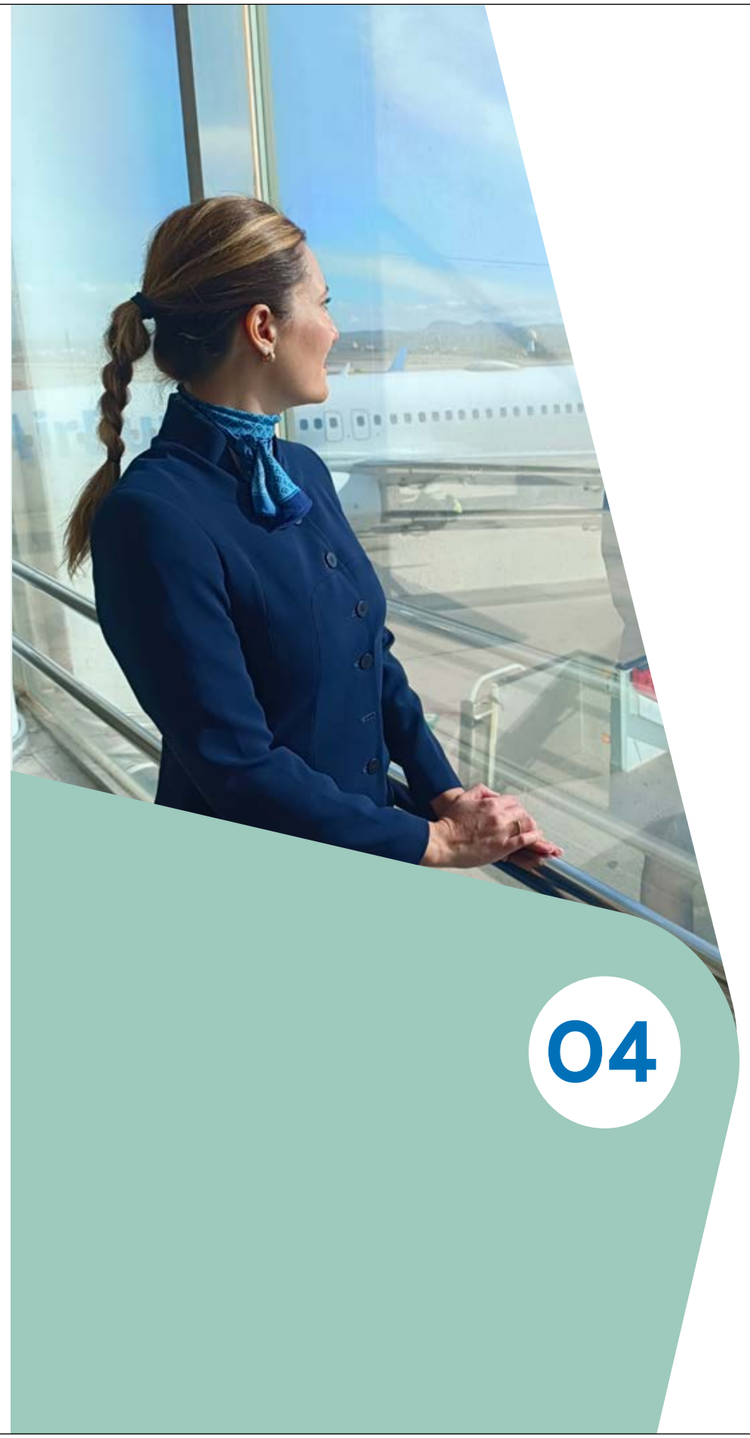


A continuación, se detalla el número de empleados en diferencia con el año anterior:

Tabla 1. Empleados Air Europa 2023 vs 2022

Area	2022	2023	Variación 2023 vs 2022
Bases Autohandling	39	36	-7,95%
Mantenimiento	410	470	14,62%
Oficinas Aeropuertos	59	65	5,43%
Oficinas de Ventas	106	117	10,75%
Oficinas Llucmajor	387	579	49,50%
Pilotos	573	604	5,38%
TCP	1.586	1.841	16,07%
Total general	3.160	3.710	17,37%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272



04

En la siguiente tabla se detalla el número de trabajadores a tiempo completo por centro de trabajo y actividad:

Tabla 2. Número de empleados por centro de trabajo

CENTRO	ACTIVIDAD	PERSONAL*
Oficinas AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A.U. Pl Son Noguera, Ctra. Arenal-Llucmajor, Km 21,5. 07620 - Llucmajor (Illes Balears)	Oficinas Llucmajor, Instrucción y Tripulaciones	585,69[3]
Aeroport de Palma de Mallorca 07000 - Palma de Mallorca (Illes Balears)	Oficina Aeropuerto, Mantenimiento, Oficina Ventas y Tripulaciones	269,96
Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol 29004 - Málaga (Málaga)	Oficina Ventas y Tripulaciones	26,67
Aeroport d'Alacant-Elx 03071 - El Altet (Alicante)	Oficina Ventas	5,19
Aeroport d'Eivissa 07800 - San José - Ibiza (Illes Balears)	Oficina Ventas	4
Aeroport de Menorca 07700 - Mahón - Menorca (Illes Balears)	Handling y Oficina Ventas	10,88
Aeroport de Valencia 46940 - Manises (Valencia)	Oficina Ventas	6
Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat 08820 - (Barcelona)	Mantenimiento, Oficina Ventas y Tripulaciones	61,1
Aeropuerto de Gran Canaria 35200 - Las Palmas de Gran Canaria (Las Palmas)	Mantenimiento, Oficina Ventas y Tripulaciones	63,67
Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas Barajas 28042 - (Madrid)	Oficina Aeropuerto, Mantenimiento, Oficina Ventas y Tripulaciones	2.579,4

CENTRO	ACTIVIDAD	PERSONAL*
Aeropuerto de Tenerife Sur 38610 - Granadilla (Tenerife Sur)	Tripulaciones	38
Bilboko aireportua 48150 - Bilbao (Vizcaya)	Oficina Ventas	5,09
Aeropuerto F.G.L. Granada-Jaén 18329 - Chauchina (Granada)	Oficina Ventas	2
Aeropuerto de Tenerife Norte Tenerife Norte (S.C. de Tenerife)	Oficina Ventas y Destacamento de Mantenimiento	4
Aeropuerto de Vigo 36318 - Vigo (Pontevedra)	Oficina Ventas	5
Aeroporto de A Coruña Rutis - Vilaboa. 15174 (A Coruña)	Handling y Oficina Ventas	29,86
Aeropuerto de Melilla Ctra. de Yasinen, s/n, 52005 (Melilla)	Handling y Oficina Ventas	1
Aeropuerto de Arrecife Calle Arrecife-Yaiza, Aeropuerto de Lanzarote 35509 (Las Palmas)	Oficina Ventas	5
Aeropuerto Fuerteventura El Matorral, s/n, 35610 El Matorral,35610 (Las Palmas)	Oficina Ventas	2
Aeropuerto de Santiago Lavacolla S/N, 15820 Santiago de Compostela, A Coruña	Oficina Ventas	3
Aeropuerto de Sevilla Ctra. N-IV, Km 532, 41020, Sevilla	Oficina Ventas	2

3 El hecho de que no coincida el número de personal en oficinas de Llucmajor con los datos de la tabla 1 es debido a que en la tabla 1 este personal se agrupa en el área de mantenimiento

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

05

5. 1. Descripción del Sistema de Gestión Ambiental Implantado

La minimización de las consecuencias del cambio climático es una de las prioridades de Air Europa. La compañía lleva años trabajando para disminuir el impacto ambiental de sus operaciones. Por ello, y para declarar el cumplimiento, Air Europa se convirtió en la primera compañía aérea española en certificarse en enero del 2006 según la norma ISO 14001:2004 Sistemas de Gestión Ambiental. Actualmente, el alcance de esta certificación aplica a todas las actividades de la compañía y se actualizó a la versión ISO 14001:2015 en el año 2018.

La compañía afianza su compromiso con el medio ambiente cuando en el 2012 obtiene el Registro EMAS renovándose anualmente desde entonces. Air Europa es la única compañía aérea en España con esta acreditación que avala nuestro compromiso con el medio ambiente.

Dentro de Air Europa se dan varias actividades con diferente impacto ambiental, encaminadas todas al transporte de pasajeros y mercancías. Cada una de ellas es analizada de forma diferente para poder mejorar los procesos y minimizar el impacto ambiental. Por todo ello, en el análisis de cada uno de los indicadores se detalla la diferencia de cada una de las distintas áreas de actividad.

Anualmente se analizan, evalúan y actualizan los riesgos y oportunidades del sistema de gestión ambiental implantado en la compañía.

5. 2. Política del Sistema Integrado de Gestión

La política ambiental de Air Europa, llamada “Política del Sistema Integrado de Gestión” porque aúna todas las certificaciones de gestión que dispone la compañía, se adjunta a continuación.

AirEuropa

Política del Sistema Integrado de Gestión

La Dirección de **Air Europa**, *consciente de la responsabilidad que contrae con sus clientes, se compromete a implantar y mantener un Sistema Integrado de Gestión, basado en la seguridad, la sostenibilidad, la mejora continua, la satisfacción del cliente, y la prevención de riesgos laborales contando con la participación de todos sus empleados. Se pretende con ello obtener un reconocimiento externo de* **Air Europa** *como Compañía Aérea líder, no sólo desde el punto de vista de la calidad del servicio prestado, sino también por el permanente progreso en los métodos de trabajo, en la atención a sus clientes, la salud laboral, la confidencialidad de los datos y el respeto hacia nuestro entorno.*

Air Europa se compromete a:

- *Utilizar todos los recursos necesarios para garantizar que el servicio que ofrecemos es seguro, fiable y cumple estrictamente todas las especificaciones requeridas en materia de Sistemas de Gestión de la Calidad y Control de la Conformidad (Reglamentos Europeos 965/2012, 1178/2011, 1321/2014, y demás Reglamentos aeronáuticos y UNE EN-ISO 9001), Medio Ambiente (Reglamento EMAS CE nº 1221/2009 y UNE EN ISO 14001, Seguridad de la Información y los Datos (ISO 27001), Prevención de Riesgos Laborales (ISO 45001), todos los requisitos legales y otros requisitos que apliquen, así como el resto de la normativa del sector que le sea aplicable (EASA, IATA, OACI, etc.)*
- *Hacer de la Seguridad Operacional, Aeroportuaria, de Vuelo y de la Información; de la Calidad y el Control de la Conformidad; del Medio Ambiente; de la Prevención de Riesgos Laborales y la Mejora Continua, elementos prioritarios en la cultura de la compañía.*
- *Informar a todo el personal de la responsabilidad de cumplir con las leyes, normativa y procedimientos aplicables en todas las bases donde se operan vuelos de Air Europa.*
- *Realizar de manera periódica con la alta dirección una revisión del desempeño de la compañía basado en indicadores. Además, se llevará a un seguimiento de las acciones correctoras y su efectividad para mejorar el desempeño operacional.*
- *Desarrollar programas de mejora en los procesos, servicios y en la atención al cliente, buscando siempre su satisfacción y teniendo en cuenta la relación calidad-coste.*
- *Establecer acciones orientadas a la prevención y no sólo a la detección de problemas. Evaluar los riesgos y preventir los riesgos laborales y la contaminación que puedan ser causados por nuestras actividades y procesos, identificando, revisando y controlando todos los aspectos que puedan ser generados, para garantizar la Salud y Seguridad de las personas y la protección del Medio Ambiente.*
- *Asegurar la adecuada protección, confidencialidad, integridad y disponibilidad de todos los documentos y datos necesarios en las operaciones de la empresa, con especial énfasis en aquéllos que contienen información de carácter personal, financiera, de clientes y de procesos.*
- *Mejorar tanto nuestro comportamiento medioambiental como el desempeño de la Seguridad y Salud en el trabajo, así como la eficacia y eficiencia de nuestros procesos mediante la planificación periódica de nuestros objetivos el desempeño del SIG*
- *Establecer programas de formación permanentes que nos permitan disponer de un personal con un alto nivel de cualificación para desempeñar las actividades comprendidas en el Sistema Integrado de Gestión.*
- *Mantener contacto permanente con nuestros Clientes con objeto de poder colaborar conjuntamente en la mejora continua del servicio prestado y evaluar su grado de satisfacción con nosotros.*
- *Optimizar permanentemente el proceso global de Air Europa, mediante una estrategia orientada a conseguir y mantener el liderazgo en el sector.*
- *Fomentar la consulta y participación de los trabajadores con el fin de mejorar continuamente el Sistema Integrado de Gestión.*

La Dirección establecerá dentro del Sistema Integrado de Gestión de **Air Europa** *la planificación y recursos necesarios para alcanzar los objetivos establecidos.*

El Manual del Sistema Integrado de Gestión es el documento donde se recogen la filosofía y directrices de la Compañía. Es responsabilidad de todo el personal de **Air Europa** *el obligado cumplimiento de lo establecido en dicho Manual.*

Llucmajor, agosto 2021

X0324211A RICHARD ANTHONY CLARK (R: A07129430)

Firmado digitalmente por X0324211A RICHARD ANTHONY CLARK (R: A07129430)
Fecha: 2021.08.19 13:00:45 +02'00'

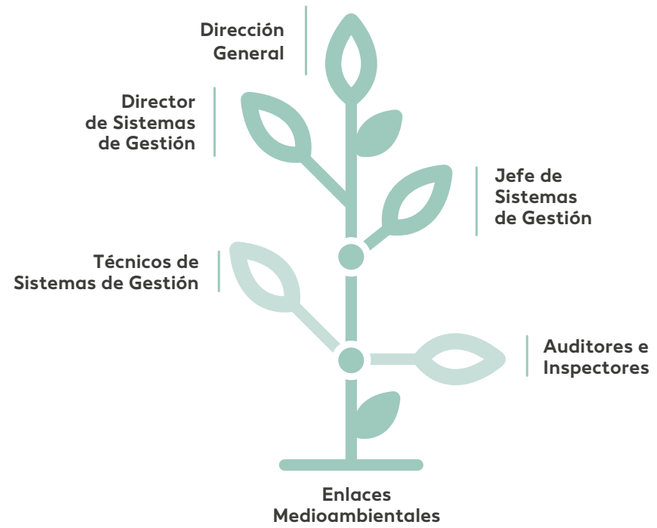
Fdo. D. Richard Clark
Director Responsable

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

05

5. 3. Organización Ambiental

Gráfica 4. Organización ambiental



5. 3. 1. Funciones y Responsabilidades

Director General

El Gerente Responsable tendrá la responsabilidad sobre el Sistema Integrado de Gestión de Air Europa, incluyendo la frecuencia, el formato y la estructura de las actividades de gestión de la evaluación interna, a través de la revisión por la dirección en el Comité de Función de Control de la Conformidad.

Director de Sistemas de Gestión (Responsable de Control de la Conformidad y Responsable de la Seguridad)

La Dirección General de AEA, máxima responsable de la organización y desarrollo de las actividades relacionadas con los Sistemas de Gestión, la conformidad y la seguridad, delega en el Director de Sistemas de Gestión, Control de la Conformidad y Seguridad, las funciones de gestionar y supervisar la definición e implantación del Sistema Integrado de Gestión. Además, coordina y gestiona el Comité de Función de Control de la Conformidad. Para ello, le confiere la responsabilidad y autoridad necesarias y se compromete a proporcionar los medios técnicos, humanos y financieros necesarios para desarrollar la labor delegada.

Jefe de Sistemas de Gestión

Desarrolla y mantiene el Sistema Integrado de Gestión, incluyendo toda la normativa y requisitos legales vigentes en materia medioambiental en toda España, concretamente en aquellos lugares donde Air Europa tenga bases con personal propio. Coordina y gestiona todas las actividades necesarias para la formación y la toma de conciencia. Define la estructura ambiental de la compañía.

Técnicos de Sistemas de Gestión

Realizan las labores de información, formación e implementación de las Buenas Prácticas Medioambientales en la compañía, así como el seguimiento de los indicadores medioambientales y de calidad. Dan soporte a los Enlaces Medioambientales, además de otras funciones.

Auditores

Preparan las auditorias que les han sido asignadas mediante el estudio de la normativa que aplica al auditado. Realizan las auditorías y elaboran el resumen de las actividades realizadas, las conclusiones, informe final, creación y seguimiento de las acciones correctoras si se han abierto no conformidades.

Inspectores

Realizan las inspecciones de Medio Ambiente asignadas para poder realizar un seguimiento del Control Operacional. Se realizan en las oficinas, en el área de Mantenimiento, Handling y en los aviones.

Enlaces de Medio Ambiente

Son los responsables de controlar los consumos de papel, combustible y demás consumos de cada departamento/área/base. Se responsabilizarán de que se realice una correcta segregación de los residuos especiales, peligrosos y urbanos. Realizarán el seguimiento y registro de residuos peligrosos, además del resto de actividades relacionadas con el Medio Ambiente en su área. El control y seguimiento tanto de los consumos como de los residuos se gestiona a través de la herramienta de gestión ambiental GESMED.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

05

Revisión por la Dirección

Air Europa revisará anualmente el Sistema de Gestión de la organización a través del Comité de Función de Control de la Conformidad, formado por todos los directores de la Compañía y de la Dirección General. Se tratan los temas de los Sistemas de Gestión, además de incluir el resultado de las auditorías internas y evaluaciones de cumplimiento con los requisitos legales y otros requisitos que la organización suscriba, las comunicaciones de las partes interesadas externas, incluidas las quejas, el desempeño ambiental, el grado de cumplimiento de los objetivos y metas, el estado de las acciones correctivas y preventivas, el seguimiento de las acciones resultantes de las revisiones previas llevadas a cabo por la dirección, los cambios en las circunstancias y las recomendaciones para la mejora. También se revisan los sistemas en cuanto a temas de Prevención de Riesgos Laborales y Seguridad de la Información. En definitiva, se tratarán los temas que afecten a la implantación del Sistema Integrado de Gestión de la compañía, con el fin de asegurar su óptimo funcionamiento, y en caso necesario, aplicar acciones para su mejora.

Documentación del Sistema

El Sistema Integrado de Gestión de Air Europa está compuesto, principalmente, por la Política del Sistema Integrado de Gestión y por documentos cuyos objetivos son normalizar las actividades contempladas en el Sistema de Gestión y evitar incongruencias que pudieran dar lugar posteriormente a problemas o deficiencias en la realización de dichas actividades. La documentación del Sistema es accesible a todo el personal que la necesite para desempeñar su actividad en Air Europa. Para ello, la compañía dispone de un programa de gestión documental llamado Platonnet que es utilizado por todos los empleados de Air Europa, bien a través de un entorno web o bien a través del portal del empleado. La documentación del Sistema de Gestión se encuentra jerarquizada según la siguiente pirámide:

Gráfica 5. Jerarquización documental del Sistema de Gestión

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

06

ASPECTOS AMBIENTALES

Se define como aspecto ambiental cualquier elemento de las actividades de Air Europa que pueda interactuar con el Medio Ambiente. Un impacto ambiental es cualquier cambio en el medio ambiente, sea adverso o beneficioso, resultante en todo o en parte de las actividades y servicios de la organización.

Para disponer de la mayor información posible a la hora de controlar el sistema de gestión ambiental, se identifican todos los aspectos ambientales, tanto los de la compañía (aspectos directos) y los de los proveedores, contratistas y los que pueden trabajar en nuestras instalaciones (aspectos indirectos), como aquellos generados como consecuencia de las actividades de Air Europa cuando se ocasione fuera de las condiciones normales, debido a situaciones de emergencia (aspectos potenciales, asociados a situaciones de riesgo).

En el Procedimiento General "Identificación y Evaluación de los Aspectos Ambientales" se definen los mecanismos por los cuales se van a identificar, evaluar y registrar sus aspectos ambientales. El proceso para la identificación de los aspectos medioambientales considera, cuando sea relevante, los siguientes vectores:

- Consumo de Recursos Naturales
- Emisiones Atmosféricas
- Residuos
- Ruidos
- Vertidos

A partir de los aspectos ambientales identificados, se determina la significancia de sus impactos mediante una evaluación en base a unos criterios ya establecidos:

Aspectos Directos:

Para situaciones normales (S.N.) y anormales (S.A.).

- **C1** Toxicidad: Peligrosidad de contaminante. El riesgo de provocar daños ambientales.
- **C2** Frecuencia. La amplitud, la frecuencia y la reversibilidad del aspecto o impacto.
- **C3** Cantidad. La amplitud, el número y la reversibilidad del aspecto o impacto.
- **C4** Influencia sobre el medio receptor. La fragilidad del medio ambiente local, regional o mundial.
- **C5** Grado de influencia de la compañía en la minimización del aspecto.
- **C6** Situación del medio ambiente: Vulnerabilidad del medio donde se desarrolla la actividad.
- **C7** Requisitos legales ambientales.
- **C8** Opiniones de las partes interesadas. Resultado de las encuestas realizadas.

Además, en la evaluación de los aspectos se tendrá en cuenta el ciclo de vida.

Aspectos indirectos:

- **C1** Influencia sobre el medio receptor. Resultado de la evaluación ambiental a proveedores (AEA-PE0-032).
- **C2** Control operacional. Auditorías/inspecciones de medio ambiente realizadas a los proveedores.
- **C3** Situación del medio ambiente: Vulnerabilidad del medio donde se desarrolla la actividad.
- **C4** Requisitos legales aplicables.
- **C5** Opinión de las partes interesadas. Resultado de las encuestas realizadas.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

Situaciones de emergencia (SE)

- **C1** Probabilidad de ocurrencia.
- **C2** Gravedad en cuanto a la afección al medio.
- **C3** Medidas preventivas y mitigadoras formativas.
- **C4** Medidas preventivas y mitigadoras formativas (prácticas).
- **C5** Medidas preventivas procedimentales: Auditoría/ inspección.
- **C6** Medidas mitigadoras tecnológicas: Detección.
- **C7** Medidas mitigadoras Tecnológicas: Elementos de contingencia.

Notas:

- El aumento o disminución del criterio C3 (cantidad) en los aspectos ambientales directos, es en base a una media histórica. La media histórica será de los últimos tres años, en caso de disponer de esos datos. Si no se tienen los tres últimos, se toman los dos anteriores y en caso de no disponer de dos, se compara con el año anterior.
- El criterio C8 para la evaluación de los aspectos directos y el C6 de los aspectos indirectos es el resultado de las encuestas realizadas a las partes interesadas en el año 2023. Los resultados se pueden ver en el apartado 9.5 Encuestas a las partes interesadas de la presente Declaración Ambiental.

Todo lo que supere el criterio de significancia, será considerado como significativo, aunque ello no quiere decir que no se haga seguimiento a otros aspectos ambientales.

6. 1. Aspectos Ambientales Directos

Los aspectos ambientales directos están asociados a las actividades y servicios de la organización sobre los cuales ésta ejerce un control directo de la gestión.

En la identificación de los aspectos ambientales directos realizada sobre los datos del 2022, se han identificado y evaluado un total de 106 aspectos, de los que 8 resultaron significativos. La mayoría de los aspectos ambientales directos están relaciones con los residuos.

Los aspectos ambientales directos que han resultado significativos en la evaluación del año 2023 están marcados como una una S en la columna de significancia de las siguientes tablas.

Los aspectos ambientales directos derivados de la evaluación realizada en 2023 son los siguientes:

Tabla 3. Aspectos ambientales directos: Consumos

Aspecto	Detalle	Base	Situación	Impacto Ambiental	Significancia
Agua potable	Lavado exterior aeronaves	MAD	S.N.	Agotamiento de recursos naturales	N.S.
Agua potable	Lavado exterior de equipos tierra y vehículos	LCG, MAH, MLN	S.N.		N.S.
Agua potable	Lavado exterior de equipos tierra y vehículos	Todas	S.N.		N.S.
Agua potable	Servicios, duchas	LLUC	S.N.		N.S.
Agua potable	Servicios, duchas	Todas	S.N.		N.S.
Combustible aeronave	De la operación de vuelo	Flotas AEA	S.N.		N.S.
Electricidad	Luminarias, equipos y climatización	LLUC	S.N.		N.S.
Electricidad	Luminarias, equipos y climatización	Todos (excepto LLUC)	S.N.		N.S.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

Aspecto	Detalle	Base	Situación	Impacto Ambiental	Significancia
Gasoil/ Gasolina	De equipos y vehículos tierra	LCG, MAH, MLN	S.N.	Agotamiento de recursos naturales	N.S.
Gasoil/ Gasolina	De equipos y vehículos tierra	Todas	S.N.		N.S.
Gasoil/ Gasolina	De equipos y vehículos tierra ATOPS MAD	MAD	S.N.		N.S.
Gasoil/ Gasolina	De equipos y vehículos tierra ATOPS PMI	PMI	S.N.		N.S.
Gasoil/ Gasolina	De equipos y vehículos tierra J. Escala MAD	MAD	S.N.		N.S.
Gasoil/ Gasolina	De equipos y vehículos tierra SAB MAD	MAD	S.N.		N.S.
Papel	Uso administrativo	LCG, MAH, MLN	S.N.		N.S.
Papel	Uso administrativo	LLUC	S.N.		N.S.
Papel	Uso administrativo	Todas	S.N.		N.S.
Papel	Uso administrativo ATOPS PMI	PMI	S.N.		S
Papel	Uso administrativo ATOPS MAD	MAD	S.N.		N.S.
Papel	Uso administrativo Jefatura de Escala MAD	MAD	S.N.		N.S.
Papel	Uso administrativo SAB MAD	MAD	S.N.		N.S.

Tabla 4. Aspectos ambientales directos: Emisiones Atmosféricas

Aspecto	Detalle	Base	Situación	Impacto Ambiental	Significancia
Emisiones de CO_2	Aeronaves (Todas las Flotas AEA)	Flotas AEA	S.N.	Contaminación de aire. Afección de las vías respiratorias. Calentamiento Global. Contaminación atmosférica	S
Emisiones de CO_2	De equipos y vehículos tierra	LCG, MAH, MLN	S.N.		N.S.
Emisiones de CO_2	De equipos y vehículos tierra	Todas	S.N.		N.S.
Emisiones de CO_2	Equipos y Vehículos de tierra. ATOPS MAD	MAD	S.N.		N.S.
Emisiones de CO_2	Equipos y Vehículos de tierra. ATOPS PMI	PMI	S.N.		N.S.
Emisiones de CO_2	Equipos y Vehículos de tierra. J ESCALA MAD	MAD	S.N.		N.S.
Emisiones de CO_2	Equipos y Vehículos de tierra. SAB MAD	MAD	S.N.		N.S.
Fugas de gases refrigerantes	Equipos de aire acondicionado	Todas	S.A.		N.S.
Fugas de halones, CFC o COV	Extintores aviones, salas ignífugas, pinturas, etc.	Mantenimiento, avión	S.A.		N.S.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

Tabla 5. Aspectos ambientales directos: Residuos

Aspecto	Detalle	Base	Situación	Impacto Ambiental	Significancia
Halón	Extintores de aviones que han sido utilizados o que están caducados	Todas	S.A.		N.S.
Absorbentes especiales	Trapos y absorbentes contaminados de mmto en línea	Todas	S.N.		S
Absorbentes especiales	Trapos y absorbentes contaminados de taller de instrucción de MMTO	LLUC	S.N.		S
Absorbentes especiales	Trapos y absorbentes contaminados mantenimiento de equipos tierra de handling y recogida de vertidos	LCG, MAH, MLN	S.A.		N.S.
Aceites	Mantenimiento equipos de handling	LCG, MAH, MLN	S.N.		N.S.
Aceites	Mantenimiento en línea	Todas	S.N.		S
Adhesivos, resinas, sellantes y silicona	Mantenimiento en línea	Todas	S.N.		S
Adhesivos, resinas, sellantes y silicona	Taller Instrucción de MMTO	LLUC	S.N.		N.S.
Aerosoles (gases en recipientes a presión Incluido extintores)	Mantenimiento en línea	Todas	S.N.		N.S.
Aerosoles (gases en recipientes a presión Incluido extintores)	Mantenimiento equipos de handling	LCG, MAH, MLN	S.N.		N.S.
Aerosoles (gases en recipientes a presión Incluido extintores)	Taller Instrucción de MMTO	LLUC	S.N.	Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie con sustancias tóxicas	N.S.
Banales	Resto de residuos no separables incluido servicio a bordo	Todas	S.N.		N.S.
Baterías	Plomo	LCG, MAH, MLN	S.N.		N.S.
Baterías	Plomo	Todas	S.N.		N.S.
Botiquín Caducado	Botiquín del avión. Almacén MMTO	PMI	S.N.		N.S.
Cartón	Embalajes almacén mantenimiento	Todas	S.N.		N.S.
Chatarra y piezas	Piezas rotas, chatarra	LCG, MAH, MLN	S.A.		N.S.
Chatarra y piezas	Piezas rotas, chatarra	LLUC	S.A.		N.S.
Chatarra y piezas	Piezas rotas, chatarra	Todas	S.A.		N.S.
Combustibles	Mantenimiento aviones	Todas	S.N.		N.S.
Disolventes	Mantenimiento en línea	Todas	S.N.		N.S.
Disolventes	Taller Instrucción de MMTO	LLUC	S.N.		N.S.
Envases contaminados	De MMTO en Línea	Todas	S.N.		S
Envases contaminados	Taller Instrucción de MMTO	LLUC	S.N.		N.S.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

Aspecto	Detalle	Base	Situación	Impacto Ambiental	Significancia
Envases urbanos	Vasos, botellas, latas, envases en general incluido servicio a bordo	Todas	S.N.		N.S.
Equipos electrónicos	Cambio de ordenadores, impresoras, etc.	LCG, MAH, MLN	S.A.		N.S.
Equipos electrónicos	Cambio de ordenadores, impresoras, etc.	LLUC	S.A.		N.S.
Equipos electrónicos	Cambio de ordenadores, impresoras, etc.	Todas	S.A.		N.S.
Equipos electrónicos	Cambio de ordenadores, impresoras, etc. ATOPS / SAB MAD / J-ESCALA MAD	PMI, MAD	S.A.		N.S.
Equipos electrónicos	Cambio de ordenadores, impresoras, etc. En el almacén de MMTO	Todas	S.A.		N.S.
Filtros de aceite	Mantenimiento aviones	Todas	S.N.		S
Filtros de Aire	Mantenimiento aviones	Todas	S.N.		N.S.
Fluorescentes	ATOPS / SAB MAD / J.ESCALA MAD	PMI, MAD	S.N.		N.S.
Fluorescentes	Instalaciones Autohandling,	LCG, MAH, MLN	S.N.		N.S.
Fluorescentes	Instalaciones de Of. Vtas	Todas	S.N.		N.S.
Fluorescentes	Llucmajor	LLUC	S.N.		N.S.
Fluorescentes	Mantenimiento Usados en avión y la iluminación de instalaciones	Todas	S.N.		N.S.
Generadores de oxígeno desactivados	Mantenimiento Almacén y Línea	Todas	S.N.	Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie con sustancias tóxicas	N.S.
Generadores de oxígeno desactivados	Taller Instrucción de MMTO	LLUC	S.N.		N.S.
Grasas	Mantenimiento Almacén y Línea	Todas	S.N.		N.S.
Maderas	Cajas, pallets del almacén de MMTO	Todas	S.N.		N.S.
Neumáticos usados avión, equipos y vehículos	Neumáticos de caucho	Todas	S.N.		N.S.
Neumáticos usados, equipos y vehículos	Neumáticos de caucho	LCG, MAH, MLN	S.N.		N.S.
Papel	Uso administrativo	LLUC	S.N.		N.S.
Papel	Uso administrativo	Todas	S.N.		N.S.
Pilas (Alcalinas y salinas - Ni-Cd)	Equipos a pilas	LCG, MAH, MLN	S.N.		N.S.
Pilas (Alcalinas y salinas)	Equipos a pilas	Todas	S.N.		N.S.
Pilas (Alcalinas y salinas)	Equipos a pilas	LLUC	S.N.		N.S.
Pilas (Alcalinas y salinas)	Equipos a pilas	Todas	S.N.		N.S.
Pilas (Alcalinas y salinas)	Equipos a pilas ATOPS / SAB MAD / J. ESCALA MAD	PMI, MAD	S.N.		N.S.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

Aspecto	Detalle	Base	Situación	Impacto Ambiental	Significancia
Pilas botón	Equipos a pilas	LLUC	S.N.	Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie con sustancias tóxicas	N.S.
Pilas botón	Equipos a pilas	Todas	S.N.		N.S.
Pinturas y pinturas caducadas	De taller de Instrucción de MMTO	LLUC	S.N.		N.S.
Pinturas y pinturas caducadas, barnices	Trabajos de MMTO aeronaves	Todas	S.N.		N.S.
Reactivo de laboratorio	Mantenimiento aviones	Todas	S.N.		N.S.
Reactivo de laboratorio	Taller Instrucción de MMTO	LLUC	S.N.		N.S.
Tóners	Fotocopias e impresiones	LCG, MAH, MLN	S.N.		N.S.
Tóners	Fotocopias e impresiones	LLUC	S.N.		N.S.
Tóners	Fotocopias e impresiones	Todas	S.N.		N.S.
Tóners	Fotocopias e impresiones ATOPS / SAB MAD / J.ESCALA MAD	PMI, MAD	S.N.		N.S.
Vehículos y equipos (VFU)	Vehículos y equipos para desguace	LCG, MAH, MLN	S.A.		N.S.
Vehículos y equipos (VFU)	Vehículos y equipos para desguace. ATOPS, SAB, J. Escala MAD	PMI, MAD	S.N.		N.S.
Vehículos y equipos (VFU)	Vehículos y equipos para desguace	Todas	S.N.		N.S.
Vidrio	Botellas vidrio	Todas	S.N.		N.S.
Voluminoso	Cambio de mobiliario, otros voluminosos	Todas	S.A.		N.S.

Tabla 6. Aspectos ambientales directos: Ruido

Aspecto	Detalle	Base	Situación	Impacto Ambiental	Significancia
Ruido Oficinas	Durante la jornada laboral	Todas	S.N.	Molestias que pueden afectar a la salud o al bienestar de la población o a la biodiversidad	N.S.
Ruidos vehículos, equipos tierra y aeronave	Durante la operación	Todas	S.N.		N.S.
Ruidos vehículos, equipos tierra y aeronave	Durante periodo de mantenimiento	Todas	S.N.		N.S.

Tabla 7. Aspectos ambientales directos: Vertidos

Aspecto	Detalle	Base	Situación	Impacto Ambiental	Significancia
Aguas de lavado de aviones	Lavado exterior de aeronaves	MAD	S.N.	Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie	N.S.
Aguas de lavado de equipos	Lavado exterior de equipos tierra y vehículos	Bases Autohandling	S.N.		N.S.
Aguas Sanitarias	Aguas de vestuarios, baños, limpieza instalaciones	LLUC	S.N.		N.S.
Aguas Sanitarias	Aguas de vestuarios, baños, limpieza instalaciones	Todos (excepto LLUC)	S.N.		N.S.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

06

6. 2. Aspectos Ambientales Indirectos

Los aspectos ambientales indirectos son aquellos originados como consecuencia de la interacción entre la organización y sus proveedores en que pueda influir en un grado razonable la organización.

Se han analizado un total de 43 aspectos ambientales indirectos, de los cuales han resultado significativos 25.

Los aspectos indirectos identificados son los siguientes:

Tabla 8 Aspectos ambientales indirectos: Consumos

Aspecto	Detalle	Zona	Base	Situación	Impacto	Significancia
Agua potable	Lavado exterior de equipos tierra y vehículos	Catering	Proveedores de catering	Situación normal	Agotamiento de recursos naturales	S
Agua potable	Lavado exterior de equipos tierra y vehículos	Handling	Handling no AEA	Situación normal		S
Agua potable	Lavado exterior de equipos tierra y vehículos	Limpieza avión y oficinas	Proveedores de limpieza	Situación normal		S
Agua potable	Lavado exterior de equipos tierra y vehículos	Mantenimiento	Subcontratas de mantenimiento	Situación normal		S
Agua potable	Servicios, duchas	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	Situación normal		S
Agua potable	Suministro del avión	Limpieza	Todas	Situación normal		S
Combustible aeronave	De la operación de vuelo	Avión	Flotas no AEA (wet lease)	Situación normal		N.S.
Electricidad	Luminarias, equipos y climatización	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	Situación normal		S
Gasoil	Calefacción	Oficinas	LLUC	Situación normal		S
Gasoil/ Gasolina	De equipos y vehículos tierra	Handling	Handling no AEA	Situación normal		S
Gasoil/ Gasolina	De equipos y vehículos tierra	Mantenimiento	Subcontratas de mantenimiento	Situación normal		S
Gasoil/ Gasolina	De equipos y vehículos tierra	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	Situación normal		S
Otros materiales	Impresión de productos de marketing	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	Situación normal		N.S.
Papel	Impresión de productos de marketing	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	Situación normal		S
Papel	Uso administrativo	Mantenimiento	Subcontratas de mantenimiento	Situación normal		S
Papel	Uso administrativo	Catering	Proveedores de catering	Situación normal		S
Papel	Uso administrativo	Handling	Handling no AEA	Situación normal		S
Papel	Uso administrativo	Limpieza avión y oficinas	Proveedores de limpieza	Situación normal		S

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

Tabla 9 Aspectos ambientales indirectos: Emisiones Atmosféricas

Aspecto	Detalle	Zona	Base	Situación	Impacto	Significancia
Emisiones de CO_2	Aeronaves Leasing	Avión	Flotas no AEA (wet lease)	Situación normal	Contaminación de aire. Afección de las vías respiratorias. Calentamiento Global. Contaminación atmosférica	N.S.
Emisiones de CO_2	De equipos y vehículos tierra	Catering	Proveedores de catering	Situación normal		N.S.
Emisiones de CO_2	De equipos y vehículos tierra	Handling	Handling no AEA	Situación normal		N.S.
Emisiones de CO_2	De equipos y vehículos tierra	Limpieza avión y oficinas	Proveedores de limpieza	Situación normal		N.S.
Emisiones de CO_2	De equipos y vehículos tierra	Mantenimiento	Subcontratas de mantenimiento	Situación normal		N.S.
Emisiones de COV	Pintado aviones, mantenimiento	Mantenimiento	Subcontratas de mantenimiento	Situación normal		N.S.
Emisiones de las Calderas y Grupo Electrógeno	Calefacción	Oficinas	LLUC	Situación normal		S
Evaporación de disolventes, tintas, etc.	Impresión de productos de marketing	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	Situación normal		N.S.

Tabla 10 Aspectos ambientales indirectos: Residuos

Aspecto	Detalle	Zona	Base	Situación	Impacto	Significancia
Botiquín Caducado	Botiquín del avión	Avión	Flotas no AEA (wet lease)	Situación normal	Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie con sustancias tóxicas	N.S.
Mantenimiento equipos tierra	Mantenimiento equipos tierra	Handling	Mantenimiento equipos en Bases autohandling	Situación normal		S
Residuo de papel	Impresión de productos de marketing	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	Situación normal		N.S.
Residuos de construcción y demolición	De la realización de obras	Todas	Todas	Situación normal		N.S.
Residuos no peligrosos	De oficinas y avión	Catering	Proveedores de catering	Situación normal		N.S.
Residuos no peligrosos	De oficinas y avión	Limpieza avión y oficinas	Proveedores de limpieza	Situación normal		N.S.
Residuos no peligrosos de otros materiales (p.e. textil)	Impresión de productos de marketing	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	Situación normal		N.S.
Residuos peligrosos (p.e. envases vacíos contaminados, absorbentes, tintas, etc.)	Impresión de productos de marketing	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	Situación normal		S
Residuos peligrosos y especiales	De las instalaciones y mantenimiento equipos	Catering	Proveedores de catering	Situación normal		S
Residuos peligrosos y especiales	De las instalaciones y mantenimiento equipos	Limpieza avión y oficinas	Proveedores de limpieza	Situación normal		S
Residuos peligrosos y especiales	Mantenimiento aeronáutico	Mantenimiento	Subcontratas de mantenimiento	Situación normal		N.S.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

Tabla 11 Aspectos ambientales indirectos: Vertidos

Aspecto	Detalle	Zona	Base	Situación	Impacto	Significancia
Aguas con resto de de-icing	Realización de de-icing, anti-icing	Handling	Puntual	S.N.	Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie	S
Aguas contaminadas (restos de tintas, disolventes, productos de limpieza, metales, pigmentos, etc.)	Impresión de productos de marketing	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	S.N.		S
Aguas Residuales del Avión	Uso de los baños del avión	Handling	Todas	S.N.		S
Aguas Sanitarias	Aguas de vestuarios, baños, limpieza instalaciones	Mantenimiento	Subcontratas de mantenimiento	S.N.		N.S.
Aguas Sanitarias	Aguas de vestuarios, baños, limpieza instalaciones	Taller de impresión	Subcontratas de artes gráficas	S.N.		S

Tabla 12 Aspectos ambientales indirectos: Ruidos

Aspecto	Detalle	Zona	Base	Situación	Impacto	Significancia
Ruidos vehículos, equipos tierra y aeronave	Durante la operación	Mantenimiento, Handling y Avión	Subcontratas de mantenimiento, handling no AEA y cías aéreas wet lease	S.N.	Molestias que pueden afectar a la salud o al bienestar de la población o a la biodiversidad	N.S.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

06

6. 3. Aspectos Ambientales Potenciales

Los aspectos ambientales potenciales son aquellos que se podrían generar como consecuencia de un accidente o incidente con repercusiones medioambientales.

Se han evaluado un total de 4 aspectos potenciales, de los que uno ha resultado significativo.

Situaciones de emergencia

En el procedimiento general “Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales” se especifica cómo se realiza la identificación de los aspectos de los Proveedores y Contratistas, y en el procedimiento “Control de Aspectos de Contratistas y Proveedores”, se establece el sistema de información y seguimiento sobre las especificaciones medioambientales que han de seguir los contratistas que trabajen en nombre de AEA o dentro de las instalaciones de AEA.

Tabla 13. Aspectos ambientales en situaciones de emergencia

Vector	Aspecto	Detalle	Zona	Base	Situación	Impacto Ambiental	Significancia
Vertidos	Incendios	Vertidos de los productos utilizados para la extinción de incendios de instalaciones, vehículos o aeronave	Todas	Todas	S.E	Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie	N/S
Vertidos	Vertidos de sustancias tóxicas y/o peligrosas y/o inflamables	Queroseno, aceites y sustancias inflamables	Mantenimiento, Handling y Oficinas	Todas	S.E		S
Residuos	Incendios	Residuos derivados del incendio de instalaciones, vehículos o aeronave (restos, partes quemadas de objetos)	Todas	Todas	S.E		N/S
Emisiones	Incendios	Equipos, aeronaves e instalaciones	Todas	Todas	S.E	Contaminación de aire. Afección de las vías respiratorias. Calentamiento Global. Contaminación atmosférica	N/S

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

06

6. 4. Aspectos Ambientales Directos Significativos

De la evaluación de los aspectos ambientales directos realizados en febrero de 2023 sobre los datos de 2022, resultaron significativos 8.

A continuación, se detallan los aspectos significativos resultantes de la evaluación de aspectos del año 2023 y el motivo de su significancia. La información más detallada, junto con tablas y gráficas se encuentra en el apartado 7.1. Comportamiento Ambiental de la presente Declaración.

6. 4. 1. Consumos

El aspecto ambiental que ha resultado significativo ha sido el consumo de papel del área técnica de operaciones Palma. Esto es debido a que en el criterio 8 que hace referencia a los resultados obtenidos en las encuestas realizadas a las partes interesadas sobre su opinión acerca de la relevancia de los aspectos ambientales, el consumo de papel ha obtenido una valoración alta.

6. 4. 2. Emisiones

De la evaluación de los aspectos ambientales directos del vector Emisiones, ha resultado significativo un aspecto, las emisiones atmosféricas de las aeronaves

Se ha modificado el criterio dos (Frecuencia) aumentando su calificación a la máxima que corresponde a una frecuencia diaria. Por otro lado, no es económicamente viable la inversión para la minimización de emisiones atmosféricas en las aeronaves de la compañía C5 (2).

El cambio climático es el aspecto al que se le da más importancia según los resultados de las encuestas a las partes interesadas, por lo que se le ha dado la máxima puntuación en el criterio C8 (3).

6. 4. 3. Vertidos

No ha resultado significativo ningún aspecto ambiental directo relacionado con los vertidos.

6. 4. 4. Residuos

El grado de importancia del aspecto ambiental de los residuos peligrosos para las partes interesadas es alto, por lo que el criterio C8 se ha puntuado con un 3.

Han resultado significativos los aspectos de residuos de la actividad de mantenimiento aeronáutico e instrucción de mantenimiento. Han resultado significativos 7 aspectos, dos más que en el año anterior.

Los residuos de mantenimiento e instrucción de mantenimiento que han resultado significativos son:

1. Absorbentes especiales de mantenimiento.
2. Absorbentes especiales de instrucción.
3. Aceites de mantenimiento.
4. Adhesivos, resinas, sellantes y siliconas de mantenimiento.
5. Envases contaminados de mantenimiento.
6. Filtros de aceite de mantenimiento.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

06

6. 5. Aspectos ambientales indirectos significativos

En la evaluación de los aspectos ambientales indirectos se tienen en cuenta criterios como:

- Certificaciones ambientales de los proveedores.
- Grado de control de Air Europa mediante auditorías o inspecciones.
- Grado de interés de las partes de interesadas.
- Lugar en el que se realiza la actividad.
- La existencia de requisitos legales aplicables.

Los proveedores o contratistas de Air Europa que tienen un mayor impacto ambiental son: compañías aéreas, taller de impresión, catering y oficinas de Llucmajor.

Los aspectos ambientales indirectos que han resultado significativos en la evaluación del año 2023 son, por sectores, los siguientes.

6. 5. 1. Aspectos ambientales significativos de Handling

En el caso de las empresas de Handling, éstas disponen de certificaciones ambientales y son auditadas, como mínimo, cada dos años. Su actividad se desarrolla en el interior de los aeropuertos. Los aspectos que han resultado significativos en relación con la actividad de las empresas de Handling han sido:

1. Consumo de agua potable para el lavado exterior de equipos de tierra y vehículos.
2. Consumo de papel procedente de las actividades administrativas.
3. Consumo de combustible de los equipos y vehículos de tierra.
4. Vertido de aguas con resto de de-icing durante la realización de-icing, anti-icing.
5. Vertido de aguas residuales procedente del uso de los baños del avión.
6. Residuos procedentes del mantenimiento de los equipos de tierra.

6. 5. 2. Aspectos ambientales significativos de Mantenimiento Subcontratado

Los aspectos ambientales de las empresas de mantenimiento aeronáutico son los mismos que pueda tener Air Europa. En la evaluación del año 2022 han resultado significativos tres aspectos ambientales.

1. Consumo de combustible de los equipos y vehículos de tierra.
2. Consumo de agua potable para el lavado exterior de equipos de tierra y vehículos.
3. Consumo de papel procedente de las actividades administrativas.

6. 5. 3. Aspectos ambientales significativos de Catering

En la evaluación de los aspectos ambientales indirectos no se puede tener en cuenta la cantidad generada o consumida ya que no se dispone del dato.

Los aspectos ambientales indirectos de la actividad de catering que han resultado significativos son:

1. Consumo de agua potable procedente del lavado exterior de equipos de tierra y vehículos.
2. Consumo de papel procedente de las actividades administrativas.
3. Residuos peligrosos y especiales derivados del mantenimiento de las instalaciones y equipos.

6. 5. 4. Aspectos ambientales significativos de limpieza y limpieza de aviones y oficinas.

Las empresas de limpieza contratadas por Air Europa disponen de certificaciones ambientales y están sometidas a un control ambiental constante por parte de la compañía. Han resultado significativos cuatro aspectos ambientales:

Limpieza de aviones y oficinas:

1. Consumo de agua potable procedente del lavado exterior de equipos de tierra y vehículos.
2. Consumo de papel procedente de las actividades administrativas.
3. Residuos peligrosos y especiales derivados del mantenimiento de las instalaciones y equipos.

Limpieza:

1. Consumo de agua potable para el suministro de aviones.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

06

6. 5. 5. Aspectos ambientales significativos de Talleres de impresión

La actividad de impresión de publicidad, Marketing y material ha tenido un elevado resultado de aspectos ambientales significativos debido a que los proveedores no disponen de certificaciones ambientales y su actividad no se desarrolla en el interior de un aeropuerto.

Los aspectos ambientales que han resultado significativos en la evaluación de 2023 para el taller de impresión han sido:

1. Vertido de aguas contaminadas (restos de tintas, disolventes, productos de limpieza, metales, pigmentos, etc.) procedentes de la impresión de productos marketing.
2. Consumo de agua potable de servicios y duchas.
3. Vertidos de aguas sanitarias derivadas de aguas de vestuarios, baños y limpieza de instalaciones.
4. Consumo de electricidad, (iluminarias, equipos y climatización).
5. Consumo de combustible de los equipos y vehículos de tierra.
6. Consumo de papel de la impresión de productos de marketing.
7. Residuos peligrosos de la impresión de productos de marketing.

6. 5. 6. Aspectos ambientales significativos en las oficinas centrales de Globalia en Llucmajor

Los aspectos ambientales que han resultado significativos son:

1. Emisiones atmosféricas de Calderas y grupo electrógeno.
2. Consumo de gasoil de la calefacción.

6. 6. Aspectos ambientales potenciales significativos

De la evaluación de los aspectos potenciales ha resultado significativo uno de ellos, vertidos de sustancias tóxicas y/o peligrosas y/o inflamables, debido a que durante el 2022 hubo dos situaciones de emergencia.

En Madrid causada por un vertido de combustible en plataforma al repostar el grupo electrónico GPU.

En La Coruña causada por el vertido de combustible de un surtidor al repostar el pushback.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

COMPORTAMIENTO AMBIENTAL Y PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL DE LA ORGANIZACIÓN

07

7. 1. Comportamiento Ambiental del año 2023

En este capítulo se pretende reflejar la evolución de la gestión que Air Europa está realizando sobre los aspectos ambientales de su actividad, así como dentro de la organización y evaluar la eficacia de las medidas establecidas.

Cada uno de los indicadores básicos está compuesto de:

- una cifra A, que indica el impacto/consumo total anual en el campo considerado,
- una cifra B, que indica el número de empleados de Air Europa en esa área,
- una cifra R, que indica la relación A/B.

Se detalla a continuación, el comportamiento ambiental de 2023 en Air Europa de los indicadores básicos según los siguientes ámbitos medioambientales:

- Eficiencia energética
- Eficiencia en el consumo de materiales
- Agua
- Residuos
- Biodiversidad
- Emisiones

7. 1. 1. Eficiencia energética

El consumo energético de Air Europa se da en:

Vehículos y equipos: Los vehículos y equipos de Air Europa se utilizan principalmente en el interior de los aeropuertos.

Oficinas: Las oficinas centrales de Air Europa están sitas en el Centro Empresarial de Globalia, en Llucmajor, donde se encuentran otras empresas del grupo. Dichos edificios y oficinas pertenecen a Globalia Activos y no se puede separar el consumo por oficina. En las oficinas de ventas y de los aeropuertos, es AENA la que proporciona la electricidad, por lo que este dato no se puede analizar con precisión y no se incluirá en el presente informe.

Aviones: Es donde se produce el gran consumo energético de la compañía y donde centramos más los esfuerzos para su minimización.

7. 1. 1. 1. Consumo de Electricidad

7. 1. 1. 1. 1. Consumo de Electricidad Edificios Llucmajor

Aspectos sobre los que se incide: Agotamiento de recursos naturales (combustibles fósiles): sobre la eficiencia energética.

Objeto del indicador: Se lleva un seguimiento del consumo de electricidad en las oficinas centrales de Air Europa. La factura de la electricidad es conjunta para todos los edificios del Centro Empresarial de Globalia en Llucmajor, por lo que se calcula el porcentaje de empleados de Air Europa sobre el total de los trabajadores para obtener el consumo por mes y persona.

En el indicador básico se hace el seguimiento de los MWh por todos los empleados de la compañía que trabajan en Llucmajor.

Control y seguimiento: Se solicitan las facturas al departamento de Administración de Globalia Servicios Corporativos y anualmente Recursos Humanos facilita el número total de trabajadores en las Oficinas Centrales del Grupo Globalia y, además, los que sólo pertenecen a Air Europa para poder distribuirlo.

En este indicador no podemos poner un umbral de aceptación ya que, aunque lo superásemos no podríamos tomar acción debido a que uno de los edificios es inteligente y no se tiene acceso a los interruptores en la mayoría de las salas. Las luces se encienden y apagan según detecta movimiento en cada sala. En cuanto al otro edificio, las luces se encienden y apagan mediante interruptores salvo en los baños que también tienen detector de movimiento para el encendido y apagado de las luces.

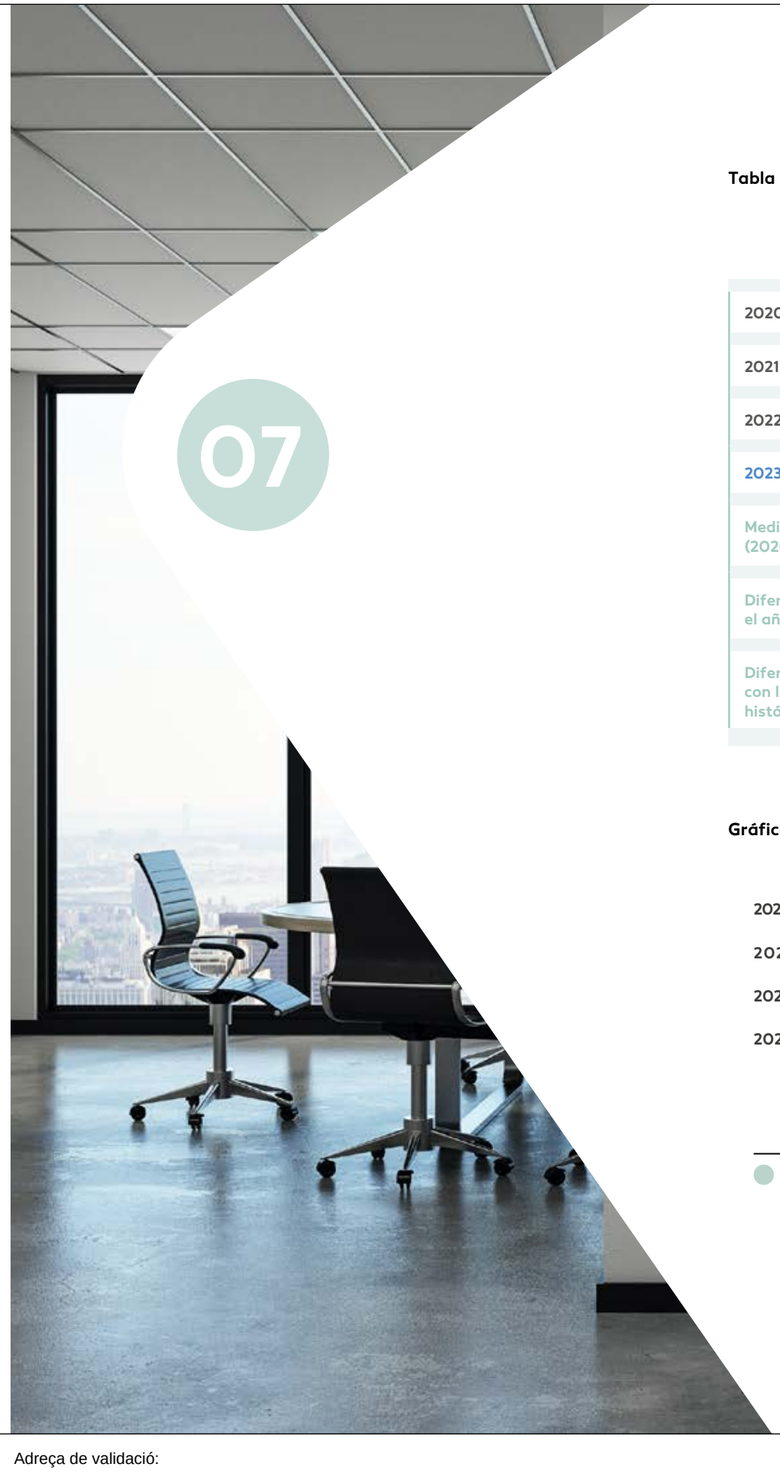
En el Centro Empresarial Globalia de Llucmajor hay 4 edificios en los que trabajan los distintos empleados de las empresas del grupo.

En marzo de 2020 se cerró el edificio de la cantina hasta día de hoy. A partir de esta fecha la mayoría de los trabajadores empezaron a teletrabajar. Y en abril de 2020 empezaron los ERTE.

El edificio principal se abrió en junio de 2021 pero no fue hasta septiembre 2021 cuando los trabajadores comenzaron a ir a la oficina. De ahí que el consumo de MWh en 2020 y 2021 sea menor que años de operación normal como 2019 y 2022.

El número total de trabajadores en Llucmajor durante 2023 ha sido de 1.209 de los cuales, 585,69 pertenecen a Air Europa. El consumo de electricidad se prorratea por el número de trabajadores de Air Europa.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272



07

Tabla 14. Consumo de electricidad en las oficinas de Llucmajor

	kWh	Conversión a MWh	MWh (AEA)	Empleados	MWh/empl
2020	4.874.566,00	4.874,57	778,04	282,00	2,76
2021	4.390.309,00	4.390,31	933,24	297,91	3,13
2022	5.319.717,00	5.319,72	1.777,52	404,71	4,39
2023	4.773.065,00	4.773,07	2.310,53	585,69	3,94
Media histórica (2020-2022)	4.861.530.67	4.861,53	1.162,93	328,21	3,54
Diferencia con el año 2022	-10,28%	-10,28%	29,99%	44,72%	-10,18%
Diferencia con la media histórica	-1,82%	-1,82%	98,68%	78,45%	11,34%

Gráfica 6. Evolución del consumo eléctrico en oficinas de Llucmajor (2020-2023)

Durante 2021, Ávoris adquirió la división minorista y de touroperación de Globalia, que incluía las agencias de viajes como Halcón Viajes y Viajes Ecuador, así como otros negocios relacionados con el turismo, pero no es hasta junio de 2021 cuando se hace efectivo el traspaso en nómina. Sin embargo, los empleados de Ávoris continúan en Llucmajor hasta noviembre de 2022 que se trasladan al Polígono de Son Castelló.

El consumo de electricidad por empleado de Air Europa ha disminuido un 10,18% con respecto al año 2022 y aumentado un 11,34% con respecto a la media histórica. El número de empleados de AEA con respecto al año pasado ha aumentado un 44,72%, pero se ha reducido un 10,18% los MWh consumidos por empleados de AEA, debido a la eficiencia energética y a la implementación de la jornada flexible.

7. 1. 1. 2. Consumo de combustible

El consumo de combustible del año 2023 de Air Europa se ha repartido de la siguiente manera:

Tabla 15. Consumo de combustible total Air Europa 2023

Combustible 2023	MWh	% del total
Aviones	8.946.035	99,9879%
Resto	1.080,97	0,0086%
Total	8.947.115,9	100%

Prácticamente el 100% del consumo energético de la compañía es debido al consumo de combustible de los aviones de Air Europa

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 1. 3. Consumo de combustible de vehículos y equipos

Aspectos sobre los que se incide: Agotamiento de recursos naturales (combustibles fósiles): eficiencia en el consumo de materiales.

Objeto del Indicador: Llevar un seguimiento del consumo de gasolina y gasoil de los vehículos y equipos de la compañía (Handling, Mantenimiento, vehículos de oficinas de aeropuertos).

Control y seguimiento: Para calcular la energía consumida, se transforma el combustible consumido en kWh según los fatores de emisión actualizados anualmente por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Para el año 2021, los PCI (poder calorífico inferior) publicados por el IDAE[4] son:

1kg de gasolina = 12,306 kWh

1kg de diésel = 11,944 kWh

1kg de queroseno de aviación = 12,250 kWh

Para que los datos anuales resulten comparables entre sí, se han utilizado estos factores de conversión también en los datos históricos, por lo que los datos que aparecen en las siguientes tablas difieren ligeramente con los aportados en los informes de años anteriores.

Comportamiento ambiental:

El consumo de combustible de Air Europa en términos absolutos ha disminuido un 5,13% respecto a 2022 y ha aumentado un 5,81% con respecto a la media histórica.

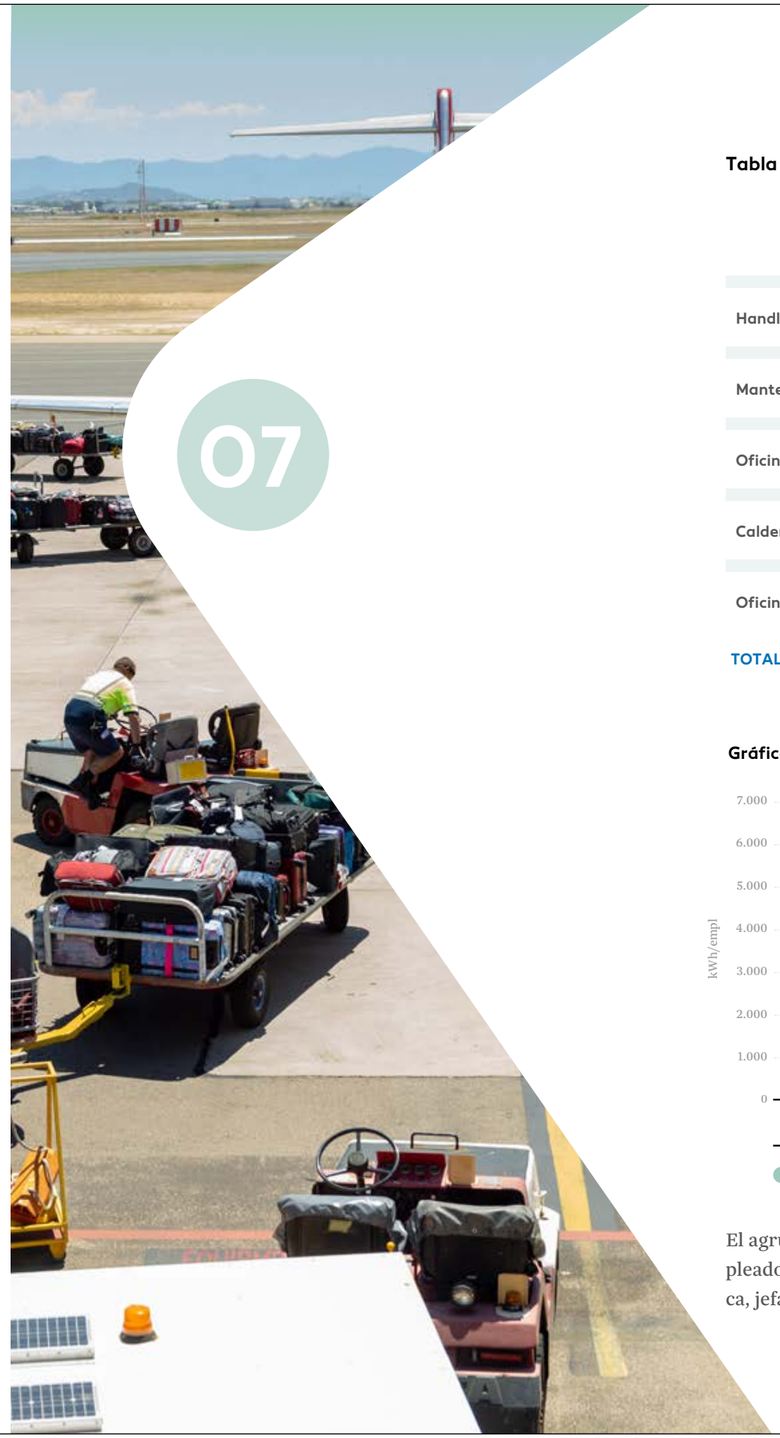
La empresa ha logrado una reducción significativa del 5,13% en el consumo total de energía eléctrica entre 2022 y 2023, con un 224,78% menos por empleado. Las áreas de Handling, Caldera Llucmajor y Oficinas Llucmajor han experimentado las mayores reducciones. Aunque el consumo total en 2023 está un 5,81% por encima de la media histórica, el consumo por empleado es un 31,47% inferior.

4 **IDAE 2020.** https://www.idae.es/sites/default/files/estudios_informes_y_estadisticas/poderes-calorificos-inferiores_pci_v_1-00_2020.xlsx

Tabla 16. Consumo de combustible vehículos y equipos Air Europa 2022-2023

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022	2023 vs 2022
	kWh	empl	kWh/empl	kWh	empl	kWh/empl	kWh	kWh/empl
Handling	79.889,91	37,91	2.107,36	54.250,63	33,91	1.599,84	-32,09%	-24,08%
Mantenimiento	627.938,47	401,62	1.563,50	736.625,52	463,35	1.589,80	17,31%	1,68%
Oficinas aeropuertos	25.488,87	44,91	567,54	25.678,96	37,11	691,89	0,75%	21,91%
Caldera Llucmajor	415.669,91	404,71	1.027,08	283.456,30	585,68	483,98	-31,81%	-52,88%
Oficinas Llucmajor	12.746,16	80,68	157,98	2.091,62	103,04	20,30	-83,59%	-87,15%
TOTAL	1.161.733,32	969,84	1.197,86	1.102.103,04	1.223,09	901,08	-5,13%	-24,78%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

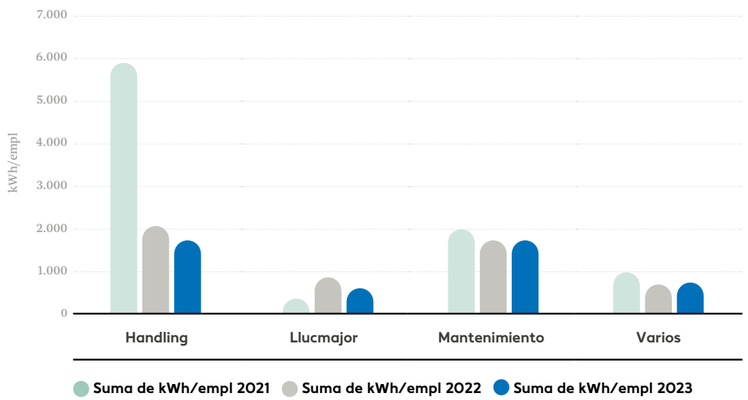


07

Tabla 17. Consumo de combustible de vehículos y equipos Air Europa media histórica vs 2023

	Media Histórica			Resultado obtenido 2023			2023 vs media hist	2023 vs media hist
	kWh	empl	kWh/empl	kWh	empl	kWh/empl	kWh	kWh/empl
Handling	122.014,26	27,81	4.387,95	54.250,63	33,91	1.599,84	-55,54%	-63,54%
Mantenimiento	620.917,40	348,46	1.781,90	736.625,52	463,35	1.589,80	18,64%	-10,78%
Oficinas aeropuertos	23.986,24	30,07	797,76	25.678,96	37,11	691,89	7,06%	-13,27%
Caldera Llucmajor	270.453,60	322,57	838,43	283.456,30	585,68	483,98	4,81%	-42,28%
Oficinas Llucmajor	4.248,72	63,33	67,08	2.091,62	103,04	20,30	-50,77%	-69,74%
TOTAL	1.041.620,22	792,24	1.314,79	1.102.103,04	1.223,09	901,08	5,81%	-31,47%

Gráfica 7. Evolución del consumo de combustible por empleado (2021-2023)



El agrupador VARIOS de la Gráfica 2. Evolución consumo de combustible por empleado hace referencia a Área técnica de operaciones de Madrid y Palma de Mallorca, jefatura de escala de Madrid y la subdirección de servicios a bordo de Madrid.

7. 1. 1. 3. 1. Consumo de Combustible de los vehículos y equipos de las bases de Mantenimiento

Control y Seguimiento: Los vehículos de mantenimiento se utilizan para el desplazamiento desde las oficinas, talleres y almacén a los aviones para realizar su mantenimiento y para el transporte del material necesario. Los equipos son compresores, GPU, toros elevadores, etc. que son necesarios para poder realizar el mantenimiento de los aviones.

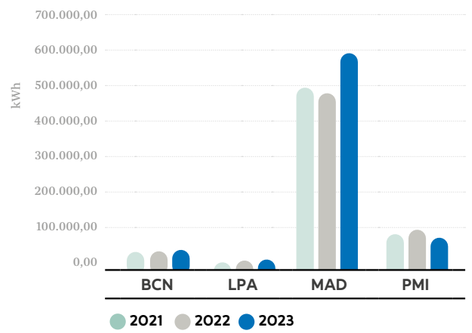
Los vehículos están dotados de un chip en la toma de carga de combustible que es leída por la manguera del surtidor y de esta manera se dispone del combustible repostado por vehículo. En el caso de MAD, también se reposta en cubas de Grounddforce. En este caso, se lleva un registro por matrícula o número de “R”.

Además, en la mayoría de las bases disponen de tarjetas comodín, que son tarjetas de combustible que sirven para el repostado de cualquier vehículo o equipo.

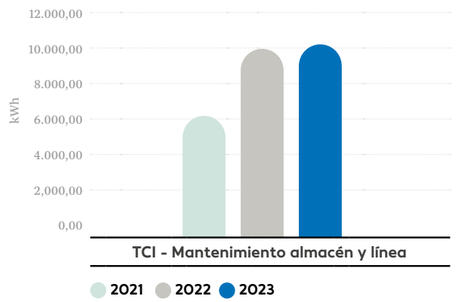
Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

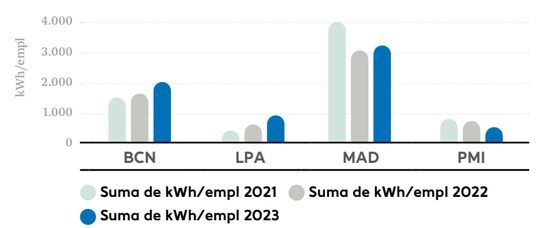
Gráfica 8. Evolución del consumo de combustible en las bases de mantenimiento (kWh)



Gráfica 9. Evolución del consumo de combustible en los destacamentos de mantenimiento (kWh)



Gráfica 10. Evolución del consumo de combustible por empleado (KWh/empleado) bases de mantenimiento



Se ha consumido un total de 1.589,80 kWh/empleado, esto es un 10,78% menos con respecto a la media histórica, y en relación con el año 2022 se ha incrementado un 1,68%, no es significativo. Esto se debe al aumento de personal asignado a este departamento.

Si cogemos el valor absoluto, podemos observar que se ha incrementado un 17,31% respecto al año 2022 y un 18,64% de la media histórica. Este incremento se debe al aumento de la operativa, revisiones que ha realizado la compañía durante este año.

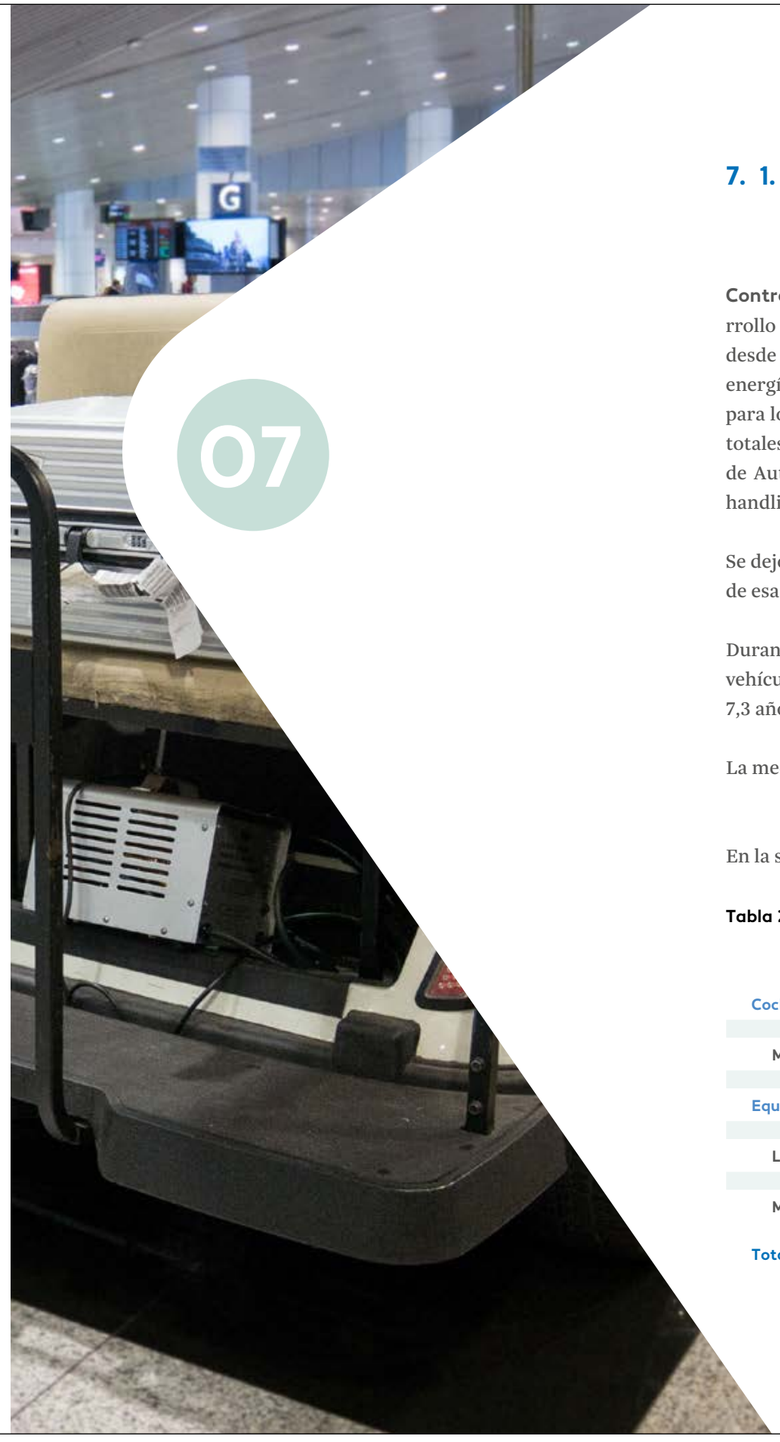
Tabla 18. Consumo de combustible mantenimiento 2023 vs 2022

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022	
Base	kWh totales	empl.	kWh/empl.	kWh totales	empl.	kWh/empl.	kWh totales	kWh/empl.
BCN	32.658,34	22,05	1.481,27	36.971,53	20,00	1.848,58	13,21%	24,80%
LPA	18.622,40	33,18	561,23	27.586,57	34,49	799,84	48,14%	42,52%
MAD	473.210,03	183,48	2.579,14	589.693,70	216,07	2.729,14	24,62%	5,82%
PMI	93.107,58	162,92	571,50	71.604,74	192,78	371,43	-23,09%	-35,01%
TCI	10.340,12	0,00	-	10.768,98	0,00	-	4,15%	-
Total	627.938,47	401,62	1.563,50	736.625,52	463,35	1.589,80	17,31%	1,68%

Tabla 19. Consumo de combustible mantenimiento 2023 vs media histórica

	Umbral de aceptación (media hist)			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs media hist	
	kWh totales	empl.	kWh/empl.	kWh totales	empl.	kWh/empl.	kWh totales	kWh/empl.
BCN	41.564,97	21,81	1.905,56	36.971,53	20,00	1.848,58	-11,05%	-2,99%
LPA	14.875,23	30,06	494,79	27.586,57	34,49	799,84	85,45%	61,65%
MAD	475.422,45	151,94	3.129,11	589.693,70	216,07	2.729,14	24,04%	-12,78%
PMI	80.761,11	144,65	558,33	71.604,74	192,78	371,43	-11,34%	-33,48%
TCI	8.293,64	0,00	-	10.768,98	0,00	-	29,85%	-
Total	620.917,40	348,46	1.781,90	736.625,52	463,35	1.589,80	18,64%	-10,78%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272



07

7. 1. 1. 3. 2. Consumo de combustible de los vehículos y equipos de las bases de Autohandling

Control y Seguimiento: Handling cuenta con 27 vehículos y equipos para el desarrollo de su actividad, como pueden ser los autobuses para llevar a los pasajeros desde la terminal hasta el avión y viceversa, los generadores eléctricos para dar energía a los aviones, los vehículos de los coordinadores, las escaleras y las cintas para los equipajes, entre otros. El indicador básico, en el que se incluyen los kWh totales de gasolina y de diésel de los equipos y vehículos que se utilizan en las bases de Autohandling está relativizado por empleados totales de cada base de Autohandling de Air Europa.

Se dejó de operar en MLN en enero de 2022 y MAH en noviembre 2023. Es a partir de esa fecha cuando no hubo ninguna operación más.

Durante el año 2023 se ha operado con un total de 24 equipos de handling y 3 vehículos. La base de MAH única que dispone de vehículos, con una antigüedad de 7,3 años.

La media de antigüedad de los equipos de handling es de 10,93.

En la siguiente tabla se puede ver el detalle de los equipos y vehículos por base:

Tabla 20. Vehículos y equipos de las bases de Autohandling

	Nº	Antigüedad
Coches y Furgonetas	3	7,3
MAH	3	7,3
Equipo Handling	24	10,93
LCG	9	14,66
MAH	15	7,2
Total general	27	9,72

El consumo de combustible en términos absolutos en las bases de Autohandling ha disminuido un 32,09% con respecto al año anterior y un 55,54% con respecto a la media histórica. El principal motivo de la disminución es el cierre de la base de Autohandling de MLN en 2022 y la de MAH en 2023.

El número de empleados ha disminuido 10,55% con respecto a 2022. Esta reducción se debe al cierre de las bases MLN y MAH, si lo comparamos con la media histórica, tan solo ha aumentado en un 21,95% en el que se incluye la desafección de los ERTES por la pandemia.

La base con la mayor reducción de kWh es MAH.

La base de LCG ha tenido un aumento de un 80,96% del consumo de kWh, a la vez, ha tenido un aumento del 19,18% del número de empleados. Durante la primera etapa de la postpandemia las operaciones que había en LCG eran con escalas de entre 3 y 4 horas, donde las tripulaciones estaban dentro del avión y a requerimiento de operaciones de la compañía, el GPU tenía que dar corriente al avión durante ese periodo. El gasto de combustible era casi todo del grupo eléctrico. Pero esa tendencia varía desde noviembre de 2021 por el cambio de programación con escalas normales de entre 45 y 50 minutos, disminuyendo por tanto el consumo.

Como se comenta anteriormente, la base de MLN se cierra en enero, por tanto, el número de empleados como el número de kWh consumidos es nulo en 2023.

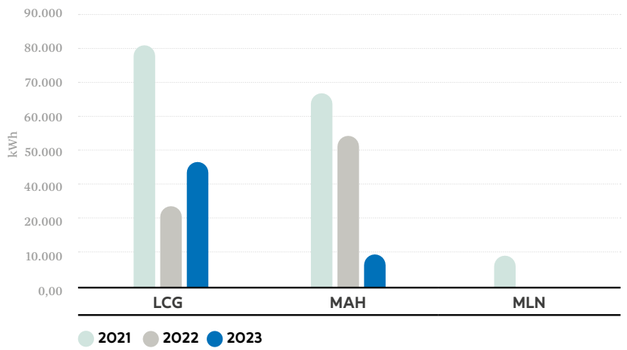
MAH disminuye sus empleados de handling en un 39,21% con respecto de 2022 y reduce el consumo de combustible en un 82,94%. El resultado de kWh/empleados se ha reducido en un 71,94% con respecto el año anterior. Hay una relación lógica de la disminución del consumo de combustible y es la disminución del número de operaciones y al cierre de la base.

Si se toma como referencia la media histórica y se tiene en cuenta el número de operaciones, se aprecia la disminución en un 55,54% del consumo de combustible y en un aumento de 14,43 el número de operaciones. Por consiguiente, el consumo de kWh por operación disminuye en un 61,15%.

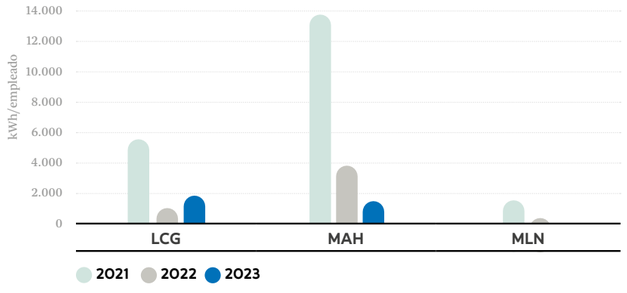
Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Gráfica 11. Evolución del consumo de combustible bases de Autohandling



Gráfica 12. Evolución del consumo de combustible por empleado (kWh/empleado) bases de Autohandling



Gráfica 13. Evolución del consumo de combustible por operación de salida (KWh/op) bases de Autohandling

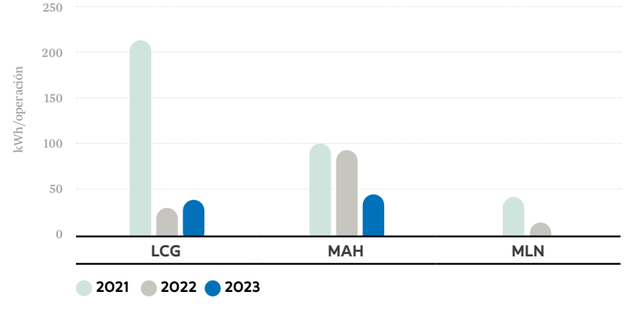


Tabla 21. Consumo de combustible por empleado handling 2023 vs 2022

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	kWh totales	empl	kWh/empl	kWh totales	empl	kWh/empl	kWh totales	empl	kWh/empl
LCG	24.807,10	21,00	1.181,15	44.890,33	25,03	1.793,46	80,96%	19,18%	51,84%
MAH	54.872,81	14,61	3.756,70	9.360,30	8,88	1.054,09	-82,94%	-39,21%	-71,94%
MLN	209,99	2,30	91,27	0,00	0,00	-	-100,00%	-100,00%	-
Total	79.889,91	37,91	2.107,36	54.250,63	33,91	1.599,84	-32,09%	-10,55%	-24,08%

Tabla 22. Consumo de combustible por operación handling 2023 vs 2022

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	kWh totales	ops	kWh/op	kWh totales	ops	kWh/op	kWh totales	ops	kWh/op
LCG	24.807,10	980,00	25,31	44.890,33	1.385,00	32,41	80,96%	41,33%	28,04%
MAH	54.872,81	572,00	95,93	9.360,30	198,00	47,27	-82,94%	-65,38%	-50,72%
MLN	209,99	15,00	14,00	0,00	0,00	-	-100,00%	-100,00%	-
Total	79.889,91	1.567,00	50,98	54.250,63	1.583,00	34,27	-32,09%	1,02%	-32,78%

Tabla 23. Consumo de combustible por empleado bases Autohandling 2023 vs media histórica

	Umbral de aceptación (media histórica)			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs (media histórica)		
	kWh totales	empl	kWh/empl	kWh totales	empl	kWh/empl	kWh totales	empl	kWh/empl
LCG	49.635,57	14,30	3.470,82	44.890,33	25,03	1.793,46	-9,56%	75,02%	-48,33%
MAH	65.392,37	9,41	6.947,60	9.360,30	8,88	1.054,09	-85,69%	-5,65%	-84,83%
MLN	6.986,33	4,09	1.706,64	0,00	0,00	-	-100,00%	-100,00%	-
Total	122.014,26	27,81	4.387,95	54.250,63	33,91	1.599,84	-55,54%	21,95%	-63,54%

Tabla 24. Consumo de combustible por operación de salida bases Autohandling 2023 vs media histórica

	Umbral de aceptación (media histórica)			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs (media histórica)		
	kWh totales	ops	kWh/op	kWh totales	ops	kWh/op	kWh totales	ops	kWh/op
LCG	49.635,57	605,00	82,04	44.890,33	1.385,00	32,41	-9,56%	128,93%	-60,49%
MAH	65.392,37	608,00	107,55	9.360,30	198,00	47,27	-85,69%	-67,43%	-56,05%
MLN	6.986,33	170,33	41,02	0,00	0,00	-	-100,00%	-100,00%	-
Total	122.014,26	1.383,33	88,20	54.250,63	1.583,00	34,27	-55,54%	14,43%	-61,15%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 1. 3. 3. Consumo de Combustible Oficinas de Aeropuertos

Control y Seguimiento: Los vehículos de las oficinas de los aeropuertos se utilizan para desplazarse desde las oficinas a las aeronaves y, en el caso de jefatura de escala, se utilizan además para el desplazamiento a la oficina de equipajes olvidados y para la supervisión de los vuelos.

La antigüedad media de los vehículos es de 5,8:

Tabla 25. Vehículos oficinas aeropuertos

	Nº de vehículos	Antigüedad (años)
MAD	5	5,04
ATOPS	1	6,03
Jefatura de escala	2	4
Producto y Clientes	2	5,1
PMI	1	8,2
ATOPS	1	8,2
Total	6	5,8

El consumo de kWh totales en números absolutos ha aumentado en un 0,75%. El número de empleados se ha disminuido, por lo que el consumo de kWh por empleado ha aumentado solo en un 21,91% con respecto al año anterior. Las dos áreas que han aumentado el consumo de combustible es la Jefatura de Escala MAD en un 8,38% con respecto al año anterior y en un 34,32% con respecto a la media histórica. El aumento del consumo se debe principalmente al incremento de la operativa.

Gráfica 14. Evolución del consumo de combustible en oficinas aeropuertos 2023

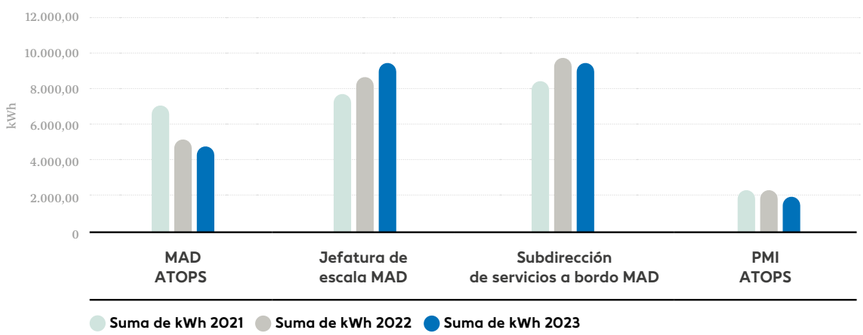


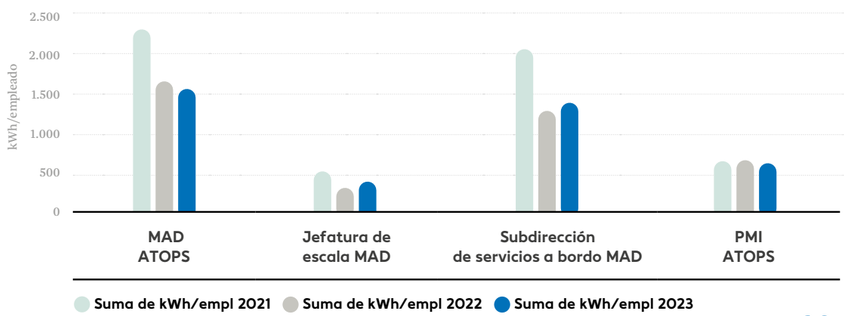
Tabla 26. Consumo de combustible oficinas aeropuertos 2023 vs 2022

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022	
	kWh	empl	kWh/empl	kWh	empl	kWh/empl	kWh	kWh/empl
ATOPS MAD	5.026,06	3,00	1.675,35	4.869,76	3,00	1623,25	-3,11%	-3,11%
Jefatura de Escala MAD	8.638,18	31,00	278,68	9.361,85	24,11	388,23	8,38%	39,31%
Producto y cliente MAD	9.675,13	7,91	1.222,51	9.454,24	7,00	1350,61	-2,28%	10,48%
ATOPS PMI	2.149,50	3,00	716,50	1.993,10	3,00	664,37	-7,28%	-7,28%
Total	25.488,87	44,91	567,54	25.678,96	37,11	691,89	0,75%	21,91%

Tabla 27. Consumo de combustible oficinas aeropuertos 2023 vs media histórica

	Umbral de aceptación (media hist)			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs (media hist)	
	kWh	empl	kWh/empl	kWh	empl	kWh/empl	kWh	kWh/empl
ATOPS MAD	5.524,33	2,50	2.212,68	4.869,76	3,00	1623,25	-11,85%	-26,64%
Jefatura de Escala MAD	6.969,93	19,88	350,56	9.361,85	24,11	388,23	34,32%	10,75%
Producto y cliente MAD	9.568,84	5,16	1.852,73	9.454,24	7,00	1350,61	-1,20%	-27,10%
ATOPS PMI	1.923,14	2,52	762,14	1.993,10	3,00	664,37	3,64%	-12,83%
Total	23.986,24	30,07	797,76	25.678,96	37,11	691,89	7,06%	-13,27%

Gráfica 15. Evolución del consumo de combustible por empleado en oficinas aeropuertos 2023



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 1. 3. 4. Consumo de Combustible de la caldera y grupo electrógeno de las Oficinas Centrales de Llucmajor

Control y Seguimiento: En el Centro Empresarial Globalia de Llucmajor hay 4 edificios en los que trabajan los distintos empleados de las empresas del grupo. Se utiliza gasoil para la caldera que hay en el edificio principal y para el grupo electrógeno de emergencia que se pone en marcha cuando hay una bajada en el suministro eléctrico.

A pesar de que no es posible identificar el número exacto de empleados que no pertenecen a Air Europa en el edificio principal para luego poder prorratear ese dato con los empleados que sí son de la compañía, como los grupos electrógenos sí que se utilizan en todos los edificios, se prorrateará el consumo total por los empleados de Air Europa en Llucmajor.

Para calcular la energía consumida, se transforma el combustible consumido en kWh según los fatores de emisión actualizados anualmente por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Para el año 2022, el PCI (poder calorífico inferior) publicado por el IDAE para el gasóleo es:

- 1l de diésel = 0,8372 kg de diésel
- 1kg de diésel = 11,944 kWh

Para que los datos anuales resulten comparables entre sí, se han utilizado estos factores de conversión también en los datos históricos.

Tabla 28. Consumo de combustible en oficinas de Llucmajor

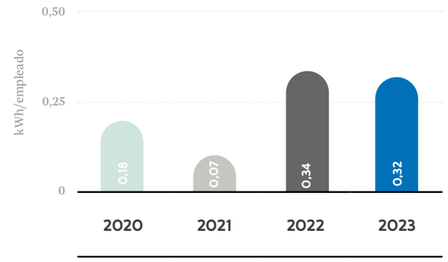
	Litros Diesel	Conversión a MWh	MWh (AEA)	Empleados	MWh/empl
2020	30.042,00	300,41	47,95	265,09	0,18
2021	9.529,00	95,29	20,25	297,91	0,07
2022	41.569,00	415,67	138,89	404,71	0,34
2023	38.347,00	383,45	185,62	585,69	0,32
Media histórica (2020-2022)	27.046,67	270,45	69,03	322,57	0,21
Diferencia con el año 2022	-7,75%	-7,75%	33,64%	44,72%	-7,65%
Diferencia con la media histórica	41,78%	41,78%	168,89%	81,57%	48,09%

El consumo de combustible por empleado de Air Europa ha disminuido un 7,65% comparado con el año anterior, y ha aumentado un 48,09% respecto a la media histórica.

La razón de esta disminución tan elevada en 2021 es debido al cierre del edificio desde abril de 2020 hasta septiembre de 2021. Por lo que, al estar el edificio cerrado durante diecisiete meses, las calderas no han estado operativas. El aumento del consumo de MWh se debe a que a partir de septiembre de 2021 los empleados comienzan a volver al edificio principal haciendo uso de las calderas. Se aprecia que el consumo de litros de diésel es similar al año 2019 de operación normal, como 2023.

En 2023, se han introducido 10.000L procedentes del grupo electrógeno que se ha vaciado por cambio de tanque. La factura de estos 10.000L procede del año 2015-2016.

Gráfica 16. Evolución del consumo de combustible en oficinas de Llucmajor



7. 1. 1. 3. 5. Acciones para la reducción del consumo de combustible

Durante 2023 se han mantenido las acciones del año anterior que fueron:

Impulso para la concienciación de los empleados a través de las newsletter.

Inspecciones rigurosas previas a las ITA e ITV para el eficiente funcionamiento de los vehículos.

Renovación de equipos por otros más eficientes.

Además, desde Globalia activos se ha iniciado el proceso de instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en el aparcamiento de Llucmajor, esto fomentará el uso de estos vehículos reduciendo así el consumo de combustibles fósiles.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 1. 4. Consumo de combustible de las aeronaves

Aspectos sobre los que se incide: Agotamiento de recursos naturales (combustibles fósiles): eficiencia en el consumo de materiales.

Objeto del Indicador: Llevar un seguimiento del consumo de las aeronaves.

Control y seguimiento: Para calcular la energía consumida se transforma el combustible consumido (calculado según el método A de la Directiva de emisiones EU-ETS[5]) a kWh según los factores de emisión actualizados anualmente por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Para el año 2020, el PCI (poder calorífico inferior) publicado por el IDAE[6] es:

– 1kg de queroseno de aviación = 12,250 kWh

Para que los datos anuales resulten comparables entre sí, se han utilizado estos factores de conversión también en los datos históricos.

Además, para que los números sean más comprensibles, los datos del consumo total de combustible se ofrecen en MWh y los datos relativos al consumo de combustible por pasajero-km y por tonelada-km se dan en kWh.

Además, para que los números sean más comprensibles, los datos del consumo total de combustible se ofrecen en MWh y los datos relativos al consumo de combustible por pasajero-kilómetro (PKT) y por tonelada-kilómetro (TKT) se dan en kWh.

Tabla 29. Consumo de combustible todos los vuelos AEA

	Nº vuelos	MWh	PKT	TKT	kWh/100PKT	kWh/100TKT
2020	37.277	3.303.368	9.548.170.274	1.115.884.071	34,60	296,03
2021	40.306	4.051.105	12.511.132.025	1.525.588.431	32,38	265,54
2022	63.635	7.757.841	28.151.075.994	3.355.842.584	27,56	231,17
2023	**67.834**	**8.946.035**	**33.039.239.652**	**3.735.162.205**	**27,08**	**239,51**
media histórica (2020-22)	47.073	5.037.438	16.736.792.764	1.999.105.029	31,51	264,25
2023 vs 22	6,60%	15,32%	17,36%	11,30%	-1,74%	3,61%
2023 vs media histórica	44,10%	77,59%	97,40%	86,84%	-14,07%	-9,36%

5. Directiva 2008/101/CE, al Reglamento (UE) 421/2014 y el Reglamento (UE) 2017/2392 (Comercio de emisiones EU-ETS)

6. IDAE 2020. https://www.idae.es/sites/default/files/estudios_informes_y_estadisticas/poderes-calorificos-inferiores_pci_v_1-00_2020.xlsx

Comportamiento ambiental:

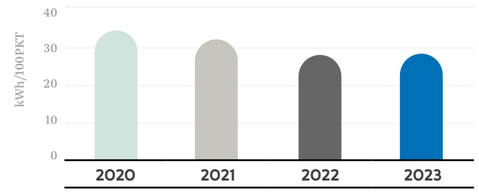
Comparado con el año 2022, el número de vuelos operados por Air Europa ha aumentado en un 6,60% y el número de pasajeros transportados un 14,27%.

Al aumentar la ocupación y el número de vuelos, los PKT y los TKT han aumentado un 17,36% y 11,30% respectivamente, lo que ha repercutido en una disminución del consumo de combustible por PKT (-1,74%) y un aumento en los TKT (3,61%).

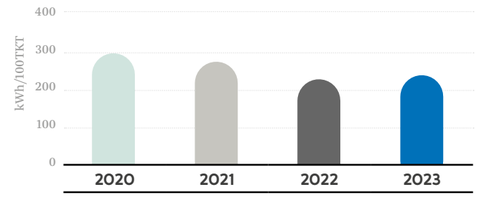
Este año representa un hito significativo en nuestro progreso, ya que hemos implementado con éxito el uso de Sustainable Aviation Fuel (SAF) en nuestras aeronaves, marcando así un paso adelante en la reducción de nuestra huella ambiental y contribuyendo positivamente a la lucha contra el cambio climático. A continuación, se compartirán los detalles del consumo de SAF.

En las siguientes gráficas se puede ver la evolución en el consumo de combustible de todos los vuelos operados. Se observa una tendencia de disminución en el consumo de combustible por PKT y un aumento en los TKT en comparación con 2022 a pesar de haber realizado un número de vuelos mayor que el año anterior.

Gráfica 17. Evolución del consumo de combustible (kWh/100PKT) de todos los vuelos operados



Gráfica 18. Evolución del consumo de combustible (kWh/100TKT) de todos los vuelos operados



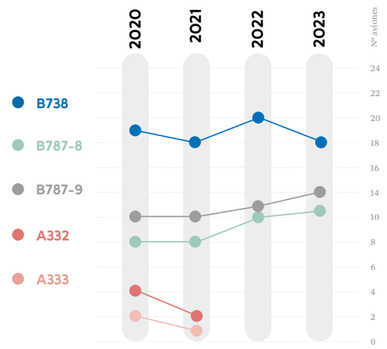
7. 1. 1. 4. 1. Flota de Air Europa (AEA AOC)

Como se puede visualizar en la siguiente gráfica se muestra una sustitución progresiva de la flota de Airbus 330 por Boeing 787 desde 2020, motivada por la mayor eficiencia de estos últimos. El cambio ha sido especialmente significativo entre 2022 y 2023, con la incorporación de 7 nuevas aeronaves de fuselaje ancho (B787) desde 2021.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

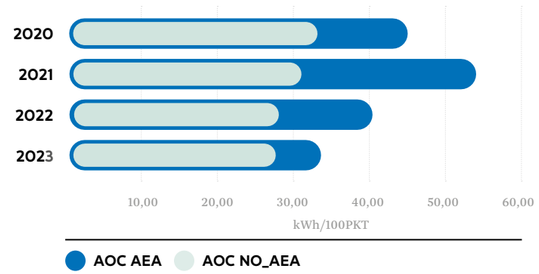
07

Gráfica 19. Evolución de la flota de aviones de Air Europa desde 2020

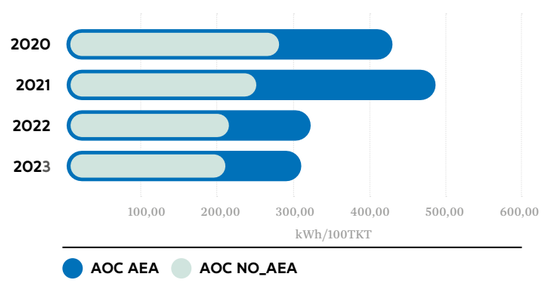


Analizando únicamente los vuelos operados con los aviones incluidos en el AOC de Air Europa, se puede observar cómo el consumo de combustible por PKT y TKT es menor que en los vuelos operados en régimen de wet lease. El motivo principal, es que la mayoría de los vuelos operados bajo esta modalidad son vuelos de corto y medio radio realizados con aeronaves pequeñas y con poca capacidad de pasajeros.

Gráfica 20. Evolución del consumo de combustible kWh/100PKT AEA AOC vs No AEA AOC



Gráfica 21. Evolución del consumo de combustible kWh/100TKT AEA AOC vs No AEA AOC



Como consecuencia de los motivos expuestos anteriormente, el consumo de combustible de los vuelos operados con AOC de Air Europa ha disminuido por PKT y por TKT si se compara con años anteriores. En la siguiente tabla se pueden ver los detalles y el comportamiento general de los aviones del AOC de Air Europa.

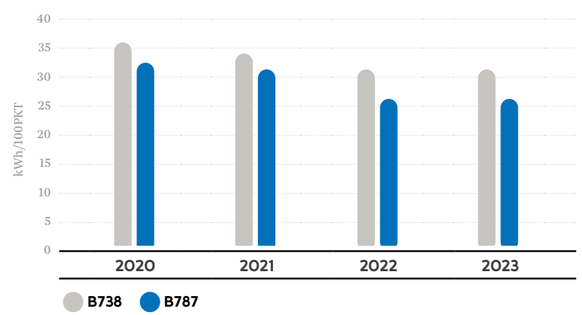
Tabla 30. Consumo de combustible vuelos operados con AEA AOC

	Nº vuelos	MWh	PKT	TKT	kWh/100PKT	kWh/100TKT
2020	22.242	2.979.803	8.822.862.707	1.042.629.868	33,77	285,80
2021	28.166	3.831.386	12.105.523.128	1.479.650.638	31,65	258,94
2022	48.709	7.365.102	27.192.760.887	3.242.463.482	27,08	227,15
2023	**53.038**	**8.423.763**	**31.514.069.157**	**3.580.742.134**	**26,73**	**235,25**
media histórica (2020-22)	33.039	4.725.430	16.040.382.241	1.921.581.329	30,84	257,29
2023 vs 2022	8,89%	14,37%	15,89%	10,43%	-1,31%	3,57%
2023 vs media histórica	60,53%	78,26%	96,47%	86,34%	-13,32%	-8,57%

Por flota, la que tiene un menor consumo de combustible es la B787. El B738, es la flota de corto y medio radio y es la que tiene un mayor consumo de combustible, tanto por PKT como por TKT.

Air Europa ya no cuenta con ninguna aeronave perteneciente a la flota A330 debido a la búsqueda de una flota más eficiente y sostenible.

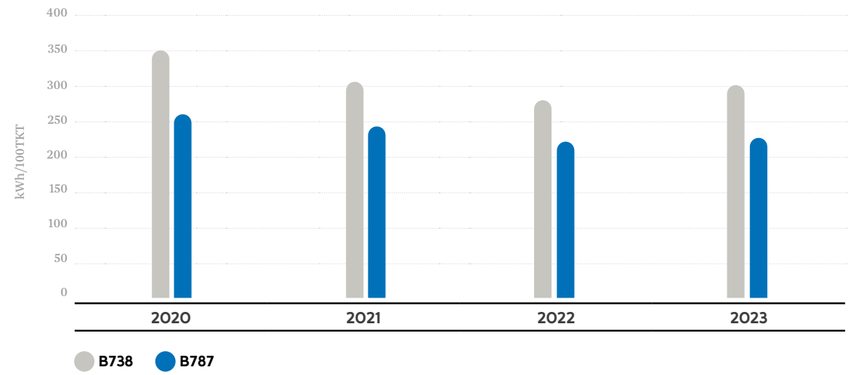
Gráfica 22. Evolución del consumo de combustible de las flotas dentro del AOC de Air Europa (kWh/100PKT) flotas AEA AOC



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Gráfica 23. Evolución del consumo de combustible de las flotas dentro del AOC de Air Europa (kWh/100TKT) flotas AEA AOC



7. 1. 1. 4. 2. Flota B-737-800

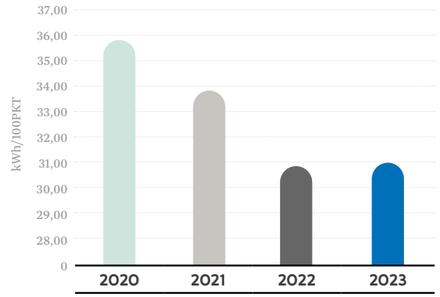
El número medio de aviones de la flota B738 durante el 2022 ha sido de 20. La edad media de esta flota es de 8,5 años.

El número medio de aviones de la flota B738 durante el 2023 ha sido de 18. La edad media de esta flota es de 9,8 años.

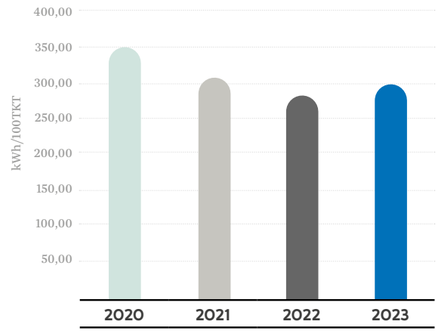
Tabla 31. Consumo de combustible B738

B738	Nº vuelos	MWh	PKT	TKT	kWh/100PKT	kWh/100TKT
2020	16.770	792.137	2.214.532.138	225.443.109	35,77	351,37
2021	20.935	998.996	2.947.605.173	317.211.975	33,89	314,93
2022	34.300	1.485.355	4.816.462.346	529.468.531	30,84	280,54
2023	**37.150**	**1.592.984**	**5.155.686.829**	**520.742.058**	**30,90**	**305,91**
media histórica (2020-22)	24.002	1.092.163	3.326.199.886	357.374.538	33,50	315,61
2023 vs 22	8,31%	7,25%	7,04%	-1,65%	0,19%	9,04%
2023 vs media histórica	54,78%	45,86%	55,00%	45,71%	-7,77%	-3,08%

Gráfica 24. Evolución del consumo de combustible B738 (kWh/100PKT)



Gráfica 25. Evolución del consumo de combustible B738 (kWh/100TKT)



7. 1. 1. 4. 3. Flota B-787

La flota B787 está compuesta por 25 aeronaves, 11 B788 y 14 B789. La edad media de media de esta flota es de 5,7 años.

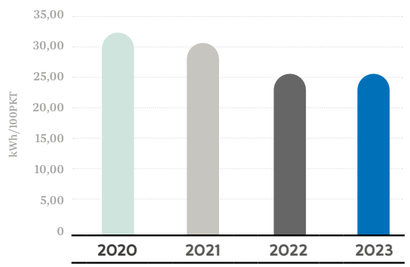
Tabla 32. Consumo de combustible B787. (2019-2023)

B787	Nº vuelos	MWh	PKT	TKT	kWh/100PKT	kWh/100TKT
2020	4.100	1.636.310	5.005.223.764	630.494.045	32,69	259,53
2021	7.225	2.831.513	9.157.917.955	1.162.433.360	30,92	243,58
2022	14.403	5.878.483	22.376.298.541	2.712.930.122	26,27	216,68
2023	**15.888**	**6.830.780**	**26.358.382.328**	**3.060.000.076**	**25,92**	**223,23**
media histórica (2019-21)	8.576	3.448.769	12.179.813.420	1.501.952.509	29,96	239,93
2023 vs 22	10,31%	16,20%	17,80%	12,79%	-1,36%	3,02%
2023 vs media histórica	85,26%	98,06%	116,41%	103,73%	-13,50%	-6,96%

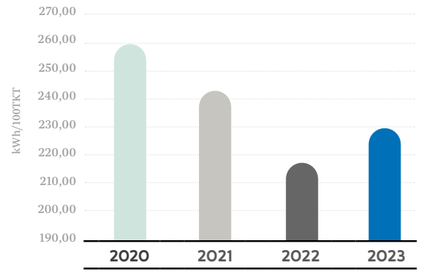
Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Gráfica 27. Evolución del consumo de combustible B787 (kWh/100PKT)



Gráfica 26. Evolución del consumo de combustible B787 (kWh/100TKT)



7. 1. 1. 4. 4. Consumo de Combustible SAF

La utilización del SAF es clave para la transición energética del sector de la aviación y será obligatorio un 2 % de SAF en todos los vuelos a partir de 2025 en Europa según el reglamento Reglamento (UE) 2023/2405 ReFuelEU Aviation.

Air Europa, consciente del rol que juega y en una apuesta firme por la sostenibilidad, ya está llevando a cabo una serie de acciones que se adelantan a las propuestas en la legislación. Por ello, el uso de este biocombustible ha empezado a usarse para afrontar de la mejor manera los años venideros y establecer un posicionamiento hacia la descarbonización del sector. Durante el 2023 la compañía ha usado por primera vez un total de 12.767,2 kg. La asignación de este combustible se realiza para los siguientes vuelos y esquemas del comercio de emisiones

Tabla 33. Consumo de combustible SAF AEA 2023

Esquema EU-ETS	Vuelos	Kg SAF
AGP		
MAD	3	476
MAD		
AMS	1	162,4
BRU	2	317,6
EZE	3	3.048
HAV	1	1.107,2
Total	10	5.111,2

Esquema NO EU-ETS	Vuelos	Kg SAF
MAD		
EZE	3	3.048
HAV	5	4.608
Total	8	7.656

7. 1. 1. 4. 5. Acciones para la reducción del consumo de combustible

- Análisis de los datos obtenidos en la plataforma de SmartFuel para el control y seguimiento del consumo de combustible. Desde operaciones se ha llevado u seguimiento de estos datos para el análisis de consumo de combustible de los pilotos.
- En 2022-2023 se está trabajando en el análisis de todos los datos extraídos de los mensajes ACARS. Estos mensajes permiten obtener información en tiempo real con datos muy exhaustivos, lo cual permite analizar el consumo de combustible por tramos
- Concienciación a las tripulaciones y demás departamentos implicados (ATOPS, OCC, etc).
- Optimización de la cantidad de combustible transportado.

7. 1. 2. Eficiencia en el Consumo de Materiales

Dado que Air Europa es una empresa de servicios, si no se tiene en cuenta los productos energéticos y el agua, el material primario que más se utiliza es el papel. El resto de los materiales que se consumen como el material de oficina o los consumibles del avión no se tienen en cuenta en este apartado.

7. 1. 2. 1. Consumo de papel

Aspectos sobre los que se incide: Agotamiento de recursos naturales (madera, agua), sobre la eficiencia en el consumo de materiales.

Objeto del Indicador: El objeto del indicador es realizar un seguimiento del consumo de papel de toda la organización, teniendo en cuenta todas las áreas: Oficinas Centrales en Llucmajor, Oficinas de los Aeropuertos (Servicios a Bordo Madrid, ATOPS Palma y Madrid, Jefatura de Escala Madrid y Oficinas de Firmas Palma y Madrid), Handling, Mantenimiento y Oficinas de Ventas.

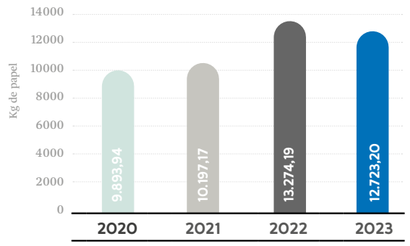
Control y Seguimiento: Para poder realizar el seguimiento del indicador y del objetivo general de Air Europa de disminuir el consumo de papel, se lleva un control de cada departamento por parte de los Enlaces de Medio Ambiente, los cuales toman nota del consumo mensual y lo reflejan en la herramienta GESMED.

Si bien el consumo de papel en kg absolutos se ha reducido 682,05 kg con respecto al año 2022, el consumo de papel por empleado ha disminuido un 17,25% con respecto al año anterior y un 26,54% respecto a la media histórica. Es importante señalar que la base de MLN ha permanecido cerrada desde 2022 y MAH cerró en septiembre de 2023.

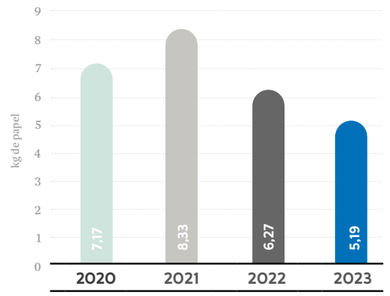
Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Gráfica 28. Evolución del consumo de papel de Air Europa en término absolutos

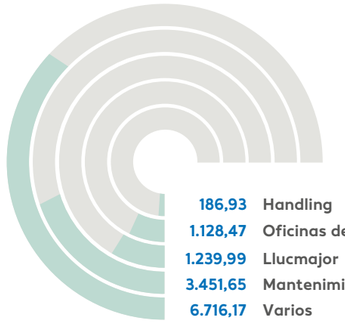


Gráfica 29. Evolución del consumo de papel por empleado AEA



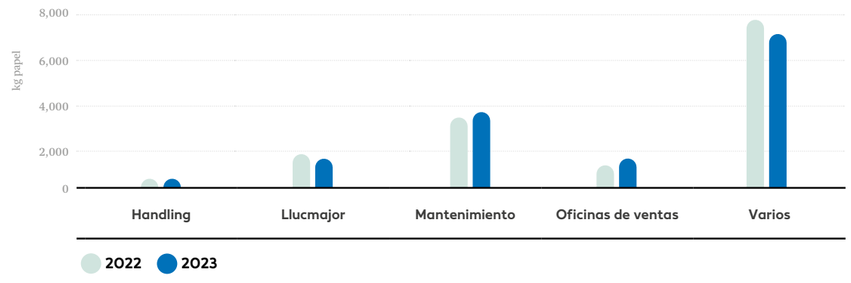
El mayor consumo de papel se concentra en las Oficinas de los Aeropuertos ya que las Oficinas de Firmas tienen un consumo muy elevado de papel porque imprimen toda la documentación que debe ir en el avión para poder realizar el vuelo. Seguida de Mantenimiento ya que los trabajos y revisiones tienen que ser impresos por normativa aeronáutica.

Gráfica 30. Consumo de papel por área 2023 en términos absolutos (kg)



186,93	Handling
1.128,47	Oficinas de ventas
1.239,99	Llucmajor
3.451,65	Mantenimiento
6.716,17	Varios

Gráfica 31. Consumo de papel por área 2023 vs 2022 en términos absolutos



Las dos áreas que más consumen han aumentado el uso de papel en términos absolutos. El incremento de personal y el aumento de la operativa con respecto a 2022 son los principales motivos del aumento del consumo.

El consumo de papel por empleado ha disminuido en todas las áreas a excepción de la Oficina de Ventas que se ha visto incrementado en un 15,24% y Handling que también ha incrementado el 24,59%.

Gráfica 32. Evolución del consumo de papel por área 2021-2023 (kg/empleado)

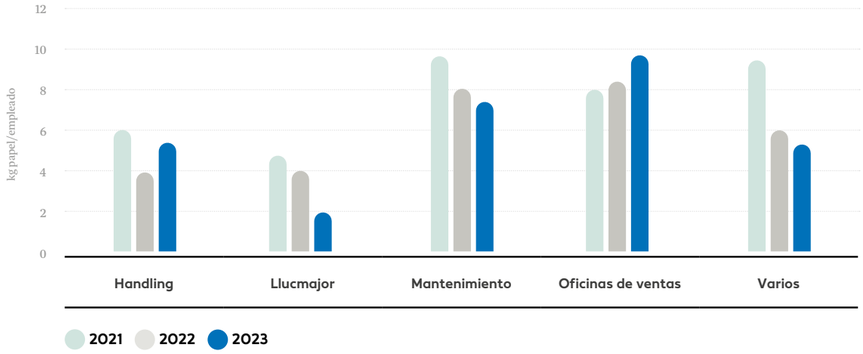


Tabla 34. Consumo de papel AEA 2023

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022	2023 vs media hist
	kg	empl	kg/empl	kg	empl	kg/empl	kg/empl	kg/empl
Handling	167,77	37,91	4,43	186,93	33,90	5,51	24,59%	-19,17%
Oficinas de Llucmajor	1.446,31	387,40	3,73	1.239,99	567,93	2,18	-44,85%	-48,83%
Mantenimiento	3.307,49	409,94	8,07	3.451,65	469,86	7,35	-8,95%	-24,47%
Oficina de Ventas	881,73	91,61	9,62	1.128,47	114,34	9,87	15,24%	17,96%
Oficinas Aeropuertos	7.470,90	1.199,42	6,23	6.716,17	1.264,36	5,31	-14,72%	-20,94%
Total general	13.274,19	2.126,29	6,24	12.723,20	2.450,38	5,19	-17,25%	-26,54%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

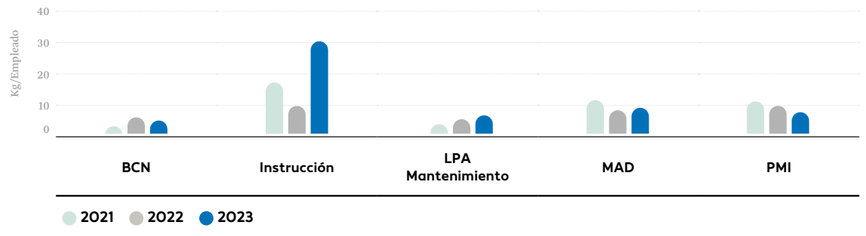
7. 1. 2. 1. 1. Mantenimiento

El consumo de papel en kg absolutos ha aumentado. El consumo de papel por empleado ha disminuido tanto en comparación con el año pasado, 8,95% como con la media histórica, 24,47%.

Tabla 35. Consumo de papel dirección de mantenimiento

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022	2023 vs media hist
	kg	empl	kg/empl	kg	empl	kg/empl	kg/empl	kg/empl
BCN	95,89	22,05	4,35	81,86	20,00	4,09	-5,89%	-19,36%
Instrucción mantenimiento	159,47	17,31	9,21	197,60	6,51	30,37	229,62%	120,70%
LPA	109,92	33,18	3,31	156,70	34,49	4,54	37,13%	31,72%
MAD	1.398,60	174,48	8,02	1.789,18	216,07	8,28	3,30%	-15,87%
PMI	1.515,54	162,92	9,30	1.195,91	192,78	6,20	-33,31%	-43,99%
TCI	28,07	0,00	-	30,40	0,00	-	-	-
Total	**3.307,49**	**409,94**	**8,07**	**3.451,65**	**469,86**	**7,35**	**-8,95%**	**-24,47%**

Gráfica 33. Evolución del consumo de papel por empleado Dirección de Mantenimiento (2021-2023)



7. 1. 2. 1. 2. Handling

El consumo global de papel en términos absolutos se mantiene muy similar al de 2022, sin embargo, ha habido grandes variaciones en el consumo de cada base. El consumo de papel por empleado aumenta un 24,59% con respecto a 2022 un 19,17% respecto a la media histórica.

El consumo de papel por operación salida se ha visto aumentado tanto comparado con el año anterior, 10,29%, comparado con la media histórica, se ha reducido un 13,88%. Ha habido una variación de operaciones salidas comparado con el año 2022.

En las siguientes tablas se puede ver el detalle de todas las bases de Autohandling.

Tabla 36. Consumo de papel en las bases de Autohandling

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022	2023 vs media hist
	kg	empl	kg/empl	kg	empl	kg/empl	kg/empl	kg/empl
LCG	81,80	21,00	3,89	104,47	25,03	4,17	7,17%	-23,11%
MAH	76,54	14,61	5,24	82,46	8,88	9,29	77,28%	-7,67%
MLN	9,43	2,30	4,10	0,00	0,00	-	-	-
Total	**167,77**	**37,91**	**4,43**	**186,93**	**33,90**	**5,51**	**24,59%**	**-19,17%**

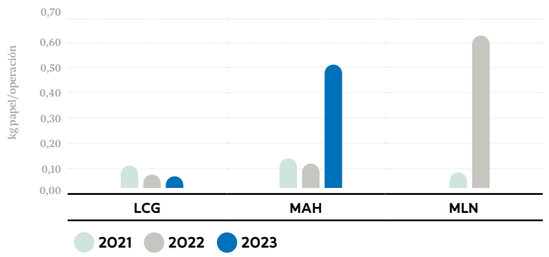
Tabla 37. Consumo de papel bases de handling por número de operaciones de salida

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022	2023 vs media hist
	kg	ops	kg/ops	kg	ops	kg/ops	kg/ops	kg/ops
LCG	81,80	980,00	0,08	104,47	1.385,00	0,08	-9,63%	-41,22%
MAH	76,54	572,00	0,13	82,46	198,00	0,42	211,22%	167,36%
MLN	9,43	15,00	0,63	0,00	0,00	-	-	-
Total	**167,77**	**1.567,00**	**0,11**	**186,93**	**1.583,00**	**0,12**	**10,29%**	**-13,88%**

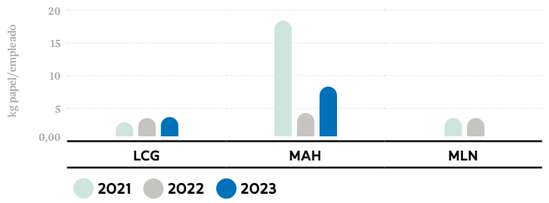
Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Gráfica 34. Evolución del consumo de papel por operación de salida bases de Autohandling



Gráfica 35. Evolución del consumo de papel por empleado bases de Autohandling



7. 1. 2. 1. 3. Oficinas centrales de Llucmajor

El aumento del consumo de papel respecto a 2021 y año 2020 se debe principalmente a la desafectación por ERTE. El personal vuelve a la oficina y comienzan las prácticas de impresión de documentación que anteriormente no se podía llevar a cabo debido a que el personal se encontraba teletrabajando.

En la plataforma de trabajo se puede apreciar como durante 2021 el consumo de papel llegaba a ser de 0 durante muchos meses.

El primer semestre de 2021 la mayoría del personal estaba teletrabajando, de ahí la bajada del consumo de papel con respecto a la media histórica. No se aprecia tanto la diferencia con respecto a 2020 ya que la situación ha sido similar, teletrabajo y edificio principal de Globalia cerrado.

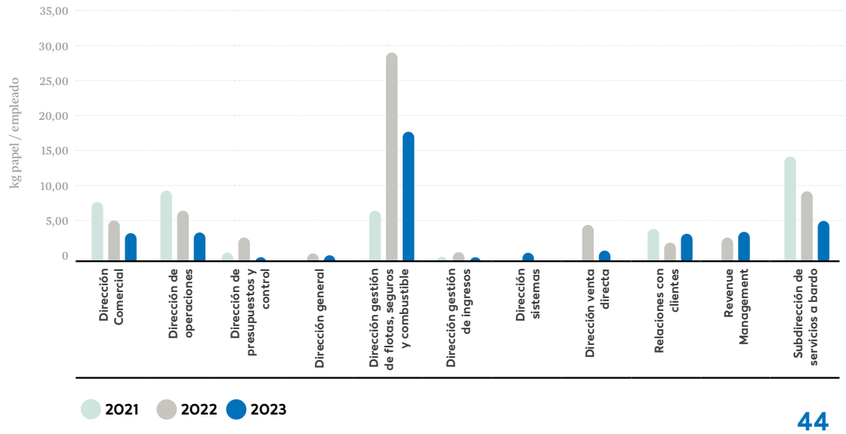
El día 25 de septiembre de 2020 hasta el 13 de septiembre de 2021 se cierra el edificio principal de Llucmajor y se habilitan 25 puestos de trabajo en el edificio del OCC para aquellas personas que no pueden realizar teletrabajo además de 2 salas de juntas.

En 2023, se ha reducido considerablemente el consumo de papel. Uno de los motivos principales es la apuesta de la compañía por el teletrabajo y la política paper less. El consumo de papel por empleado ha disminuido un 47% en comparación con 2022 y un 48,5% comparado con la media histórica. En términos absolutos, la reducción ha sido del 14,2%.

Tabla 38. Consumo de papel Oficinas Centrales de Llucmajor

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022	2023 vs media hist
	Kg	empl	Kg/empl	Kg	empl	Kg/empl	Kg/empl	Kg/empl
Comercial	314,66	64,28	4,90	283,07	72,85	3,89	-20,62%	-38,11%
Operaciones	505,18	80,68	6,26	390,58	103,04	3,79	-39,46%	-51,66%
Presupuestos y Control	28,07	10,00	2,81	25,73	78,80	0,33	-88,37%	-87,73%
Direccion general	4,68	8,17	0,57	4,68	8,00	0,58	2,09%	172,46%
Gestión de flotas, seguros y combustible	177,75	6,10	29,16	137,99	7,88	17,51	-39,95%	-3,26%
Dirección gestión de ingresos	58,47	88,35	0,66	49,11	83,87	0,59	-11,51%	19,44%
Dirección venta directa	75,47	17,15	4,40	22,92	21,46	1,07	-75,74%	5,89%
Relaciones con clientes	32,74	17,81	1,84	32,74	10,90	3,01	63,49%	-12,29%
Revenue management	18,71	7,08	2,64	21,05	7,00	3,01	13,84%	70,43%
Subdirección de servicios a bordo	230,59	26,26	8,78	197,28	39,83	4,95	-43,60%	-54,72%
Dirección sistemas	-	-	-	74,84	94,90	0,79	-	-
Total	1.446,31	365,36	3,96	1.239,99	528,53	2,35	-47,14%	-48,50%

Gráfica 36. Evolución en el consumo de papel en oficinas Llucmajor



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 2. 1. 4. Oficinas de ventas

El consumo de papel por empleado con respecto a 2022 ha aumentado en un 15,07% y un 16,80% con respecto a la media histórica. Durante 2021 gran parte del personal de las oficinas de ventas estuvieron teletrabajando para el centro de atención al cliente (CAT).

La desafectación por ERTE conlleva el aumento de empleados respecto a 2022.

Las oficinas que han aumentado el consumo de papel en kg absolutos son: AGP, BCN, BIO, GRX, LCG, MAD, LPA, TFN, MAH y VGO. El motivo principal es el aumento de operativa diaria.

En la siguiente tabla se puede ver el detalle del consumo de papel por oficina.

- 1 octubre de 2020 cierra SCQ, TFS y FUE
- 9 de octubre OVD
- 15 de octubre SVQ
- Finales de marzo de 2021 ACE
- Finales de enero de 2022 MLN
- Finales de noviembre 2023 MAH

Gráfica 37. Evolución del consumo de papel en oficinas de ventas año 2021 - 2023

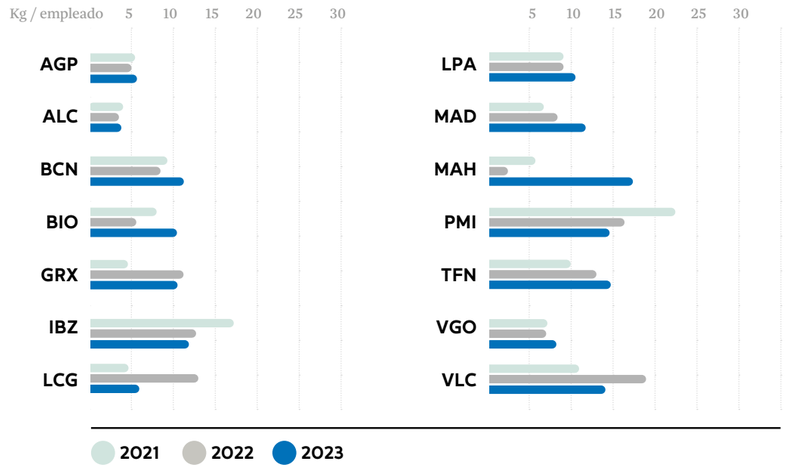


Tabla 39. Consumo de papel Oficinas de Ventas

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022	2023 vs media hist
	Kg	empleados	Kg/empl	Kg	empleados	Kg/empl	Kg/empl	Kg/empl
AGP	28,07	5,00	5,61	37,42	5,00	7,48	33,33%	7,82%
ALC	16,37	5,06	3,24	16,37	5,19	3,15	-2,61%	-16,46%
BCN	79,52	10,00	7,95	119,28	10,00	11,93	50,00%	32,65%
BIO	25,73	4,72	5,45	53,79	5,09	10,57	93,97%	58,35%
GRX	23,39	2,00	11,69	21,05	2,00	10,52	-10,00%	-8,43%
IBZ	51,45	4,00	12,86	49,11	4,00	12,28	-4,55%	-7,06%
LCG	70,16	5,12	13,70	26,89	4,84	5,56	-59,40%	-30,15%
LPA	53,79	6,00	8,97	60,81	6,00	10,13	13,04%	4,12%
MAD	203,48	24,21	8,40	381,22	32,12	11,87	41,24%	44,75%
MAH	4,68	2,00	2,34	35,08	2,00	17,54	650,00%	206,43%
PMI	130,97	8,00	16,37	147,34	10,10	14,59	-10,88%	-17,69%
TFN	49,11	4,00	12,28	58,47	4,00	14,62	19,05%	60,08%
VGO	35,08	5,00	7,02	39,76	5,00	7,95	13,33%	16,60%
VLC	109,92	6,00	18,32	81,86	6,00	13,64	-25,53%	-4,84%
Total	881,73	91,11	9,68	1.128,47	101,34[7]	11,14	15,07%	16,80%

7 El número de empleados totales asociados a oficinas de ventas es mayor debido a que parte del personal de las oficinas de ventas cerradas desde el año 2020 siguen en activo dando soporte al CAT.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 2. 1. 5. Oficinas Aeropuertos

Air Europa dispone de oficinas en los aeropuertos de MAD y PMI. Desde enero de 2020, la gestión de las oficinas de firmas de MAD y PMI ha pasado de Groundforce a Air Europa, lo que ha provocado un aumento notable de papel en los aeropuertos pues anteriormente ese papel se contabilizaba del Globalia Handling. El aumento de operativa con respecto a 2022 ha generado un incremento en el consumo de papel.

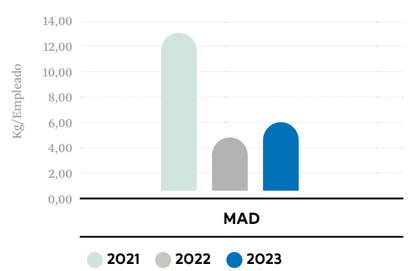
Tabla 40. Consumo de papel oficinas aeropuertos

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022	2023 vs media hist
	kg	empl	kg/empl	kg	empl	kg/empl	kg/empl	kg/empl
ATOPS MAD	24,56	573,42	0,04	30,40	604,30	0,05	17,49%	-61,25%
Jef. Escala MAD	133,31	31,00	4,30	135,65	24,11	5,63	30,80%	-22,87%
Oficina de firmas MAD	4.501,88	9,67	465,71	5.350,55	22,64	236,30	-49,26%	-7,27%
Producto y cliente MAD	40,93	7,91	5,17	44,44	7,00	6,35	22,75%	-19,89%
ATOPS PMI	2.054,55	573,42	3,58	652,28	604,30	1,08	-69,87%	-71,10%
Oficina de firmas PMI	715,67	4,00	178,92	502,84	2,00	251,42	40,52%	21,36%
Total	7.470,90	1.199,42	6,23	6.716,17	1.264,36	5,31	-14,72%	-20,94%

Jefatura de escala MAD

El consumo de papel de este departamento ha aumentado tanto en términos absolutos como en kg por empleado.

Gráfica 38. Evolución del consumo de papel por empleado Jefatura de Escala MAD

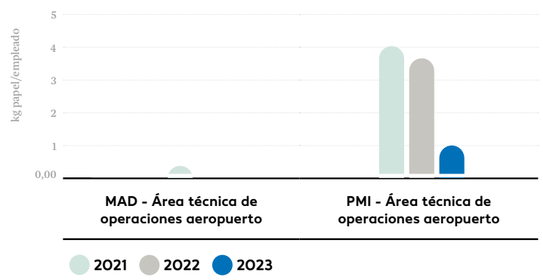


Área técnica de operaciones

El consumo de papel del área técnica se prorratea por el número de pilotos de la compañía, ya que el consumo de papel de este departamento se da en la impresión de la documentación que va a bordo de los aviones. La mayoría de la documentación se envía desde la base de PMI.

La base de PMI ha visto reducido su consumo kg/empleado un 69,87% y aumentado un 17,49% en MAD.

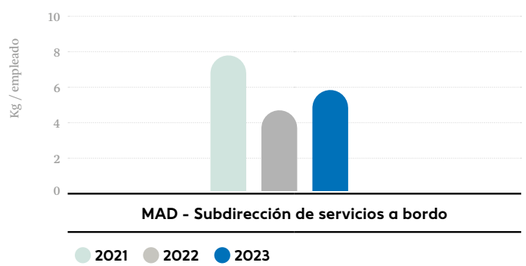
Gráfica 39. Evolución del consumo de papel por empleado Área Técnica de Operaciones



Producto y cliente MAD

El consumo de papel en el departamento de servicios a bordo (Producto y Clientes) ha aumentado comparado con el año anterior. El motivo principal es debido a que se ha impartido más formación a TCP.

Gráfica 40. Evolución del consumo de papel por empleado Producto y Clientes MAD



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Oficinas de firmas

Desde enero del año 2020, las oficinas de firmas de MAD y PMI han pasado a ser gestionadas directamente por Air Europa.

En el caso de MAD, el consumo de papel no se ha podido empezar a contabilizar hasta julio, fecha en la que se realizó el primer pedido. Hasta esa fecha, se utilizó el remante de papel que quedaba de Groundforce.

En las oficinas de firmas se consumen grandes cantidades de papel dado que es donde se imprime el briefing package que se elabora en el OCC y que debe de ir a bordo del avión. Esta documentación incluye el plan de vuelo, meteorología prevista, mapas de vientos, Notam's, etc.

En la siguiente tabla se puede ver el consumo de papel de las oficinas de firmas del año 2023. La ratio de consumo de papel por empleado es muy alta debido a que la documentación que imprimen depende del número de vuelos operados.

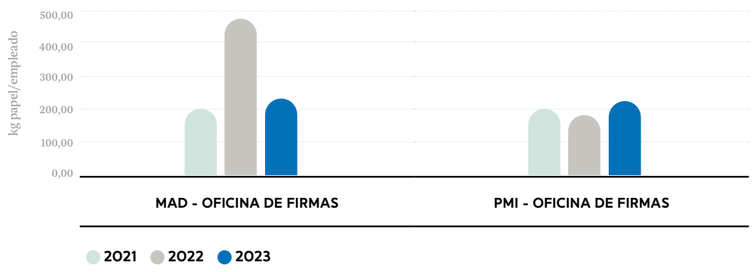
Tabla 41. Consumo de papel en oficinas de firmas por empleado

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022
	Kg	empl	Kg/empl	Kg	empl	Kg/empl	Kg/empl
MAD	4.501,88	9,67	465,71	5.350,55	22,64	236,30	-49,26%
PMI	715,67	4,00	178,92	502,84	2,00	251,42	40,52%
Total	5.217,55	13,67	381,77	5.853,39	24,64	237,53	-37,78%

Tabla 42. Consumo de papel en oficinas de firmas por operación

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022
	kg	ops	kg/ops	kg	ops	kg/ops	Kg/empl
MAD	4.501,88	25.366,00	0,18	5.350,55	28.636,00	0,19	5,28%
PMI	715,67	7.593,00	0,09	502,84	6.712,00	0,07	-20,52%
Total	5.217,55	32.959,00	0,16	5.853,39	35.348,00	0,17	4,60%

Gráfica 41. Consumo de papel por empleado en oficina de firmas



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 2. 2. Consumo de agua

El consumo de agua que se puede contabilizar es aquel que se utiliza para el lavado de equipos y vehículos de las bases de Autohandling, ya que se dispone de un contador propio. El consumo de agua en el lavado exterior de aeronaves se calcula en función de la flota que se lava, ya que el lavado se realiza con camiones cisterna con capacidad distinta en función de la flota que se vaya a limpiar.

En las oficinas situadas en los aeropuertos, los servicios son de AENA y no se dispone de contador propio, por lo que no se puede monitorizar.

En el caso de las oficinas de Llucmajor, se monitoriza el consumo total de agua de todos los edificios mediante las facturas y las lecturas del contador del aljibe a pesar de que no se puede conocer exactamente el consumo de agua realizado por los empleados de Air Europa, éste se prorratea para tener un consumo aproximado.

Prácticamente la totalidad del consumo del agua que podemos contabilizar se da en las oficinas de Llucmajor.

El consumo de agua en términos absolutos ha aumentado en Handling, en las Oficinas de Llucmajor y en la Limpieza exterior de las aeronaves, el principal motivo del aumento es la vuelta a la operativa normal tras la pandemia y las consecuencias que ello tuvo, afectación del personal por ERTE y reducción de la operativa.

La mayor parte del consumo de agua de Llucmajor procede de un aljibe propio y los datos de consumo se obtienen de la lectura directa del contador. Para su cálculo se prorratea el consumo total de todos los edificios por el número de empleados de Air Europa. Posteriormente, se realiza la ratio de ese consumo por empleado.

En el caso de Handling, el agua que se contabiliza corresponde a la que se utiliza en el lavado de los equipos y vehículos. Todos los lavados se realizan en las zonas habilitadas por AENA, donde cada compañía dispone de un contador. Los agentes de Handling anotan los consumos de estos contadores. En este caso, si bien se calcula la ratio de consumo por empleado, la ratio de consumo por lavado es más coherente con el uso del agua que se realiza.

El lavado exterior de aeronaves se realiza en MAD a demanda. Se suele lavar cada avión 1 o 2 veces al año. El lavado de las aeronaves se realiza con camiones cisterna y se dispone del consumo medio de agua utilizado en función de la flota y el número de lavados realizado:

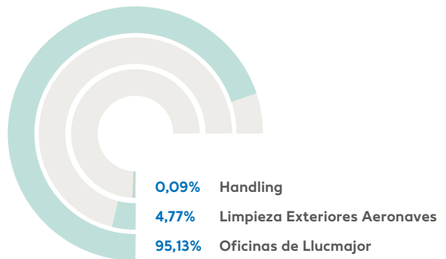
Tabla 43. Consumo de agua contabilizada en el año 2023 para el lavado de aviones

Flota	Consumo de agua por lavado (m³)	Número de lavados	M³
B738	2,43	45	109,5
B787	4	16	64

En este caso, no tiene ningún sentido comparar el consumo de agua por empleado, por lo que solo se analiza el consumo de agua por lavado.

En la siguiente gráfica se puede ver la distribución en el consumo de agua contabilizado durante el año 2023:

Gráfica 42. Consumo de agua por área 2023



El consumo total de agua en m³ ha aumentado un 76,84% comparado con el año anterior y el consumo de agua por empleado en un 22,59%.

Ha aumentado el consumo de agua en el lavado exterior de aeronaves ya que ha aumentado el número de lavados con respecto a 2022.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Tabla 44. Consumo de agua por empleado 2023 vs 2022

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	m³	empl	m³/empl	m³	empl	m³/empl	m³	empl	m³/empl
Handling	7,28	38,91	0,19	3,37	35,82	0,09	-53,71%	-7,94%	-49,72%
Oficinas de Llucmajor	2.008,50	387,4	5,18	3.457,76	579,18	5,97	72,16%	49,50%	15,15%
Limpieza exterior aeronaves	39,5	-	-	173,5	-	-	339,24%	-	-
Total	**2.055,28**	**426,31**	**4,82**	**3.634,63**	**615**	**5,91**	**76,84%**	**44,26%**	**22,59%**

Tabla 45. Consumo de agua por lavado 2023 vs 2022

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	m³	lavados	m³/lav	m³	lavados	m³/lav	m³	lavados	m³/lav
Handling	7,28	93	0,08	3,37	26	0,13	-53,71%	-72,04%	65,58%
Oficinas de Llucmajor	2.008,50	-	-	3.457,76	-	-	72,16%	-	-
Limpieza exterior aeronaves	39,5	17	2,32	173,5	45	3,86	339,24%	164,71%	65,94%
Total	**2.055,28**	**110,00**	**18,68**	**3.634,63**	**71,00**	**51,19**	**76,84%**	**-35,45%**	**173,98%**

Tabla 46. Umbral de aceptación vs resultado obtenido consumo de agua por empleado y por lavado.

	Umbral de aceptación media histórica		Resultado obtenido 2023		Comparativa 2023 vs media histórica	
	m³/empl	m³/lav	m³/empl	m³/lav	m³/empl	m³/lav
Handling	0,16	0,05	0,09	0,13	-43,50%	156,51%
Oficinas de Llucmajor	3,91	-	5,97	-	52,56%	-
Limpieza exterior aeronaves	-	2,41	-	3,86	-	60,06%
Total	**4,07**	**2,46**	**6,06**	**3,99**	**48,80%**	**62,04%**

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 2. 2. 1. Consumo de agua en el lavado exterior de aeronaves

Aspecto sobre el que se incide: Agotamiento de recursos naturales: Agua.

Objeto del Indicador: Llevar un seguimiento en el consumo del agua que se realiza en cada lavado de cada avión.

El resultado de este indicador variará en función del número de lavados de cada flota, ya que no se tienen los datos del volumen de agua real utilizado en cada lavado.

Control y Seguimiento: El indicador nos da la información acerca de la cantidad de agua que se utiliza para cada lavado de avión.

Para este indicador no se ha utilizado la ratio por número de empleados porque lo que se quiere saber es la cantidad de agua utilizada en cada lavado. Los aviones sólo se lavan en dos aeropuertos: PMI y MAD pues son los únicos que disponen de una zona especialmente acondicionada para dicha actividad y su recogida de aguas de forma controlada.

Para calcular el consumo de agua por lavado se utiliza una media de consumo de agua por cada tipo de aeronave y se multiplica por el número de lavados de cada flota.

Tabla 47. Consumo lavado exterior de aeronaves

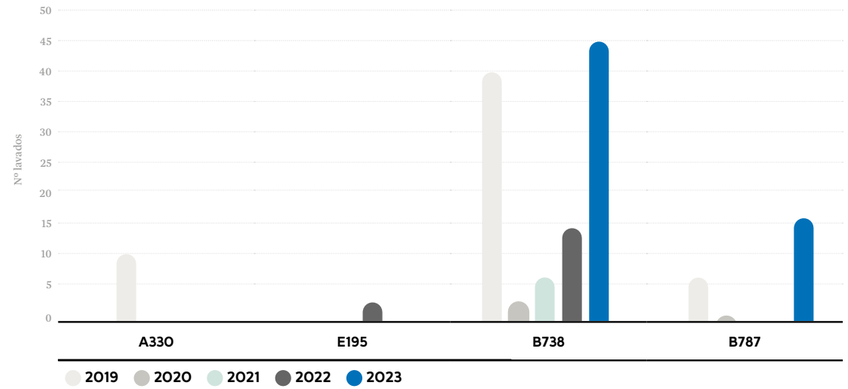
	A	B	R
	m^3	nº lavados	m^3/lavado
2020	13	5	2,60
2021	15	6	2,50
2022	39,5	17	2,32
2023	173,5	61	2,84
Media histórica (2020-2022)	22,50	9,33	2,47
2023 vs 2022	339,24%	258,82%	22,41%
2023 vs media histórica	671,11%	553,57%	14,94%

En 2023 se realizaron 61 limpiezas exteriores de aeronaves, un 258,82% más que el año anterior.

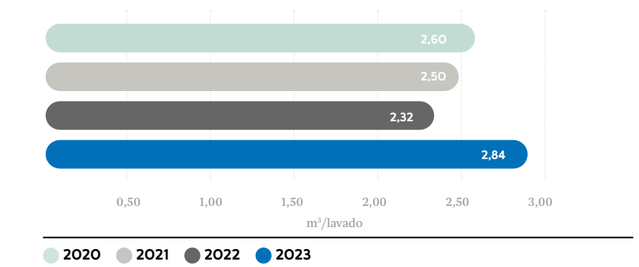
El consumo de agua total ha aumentado un 339,24% con respecto a 2022 y un 671,11% con respecto a la media histórica. Las anomalías en estos valores se deben principalmente a la reducción de la operativa durante los años que se incluyen para elaborar la media histórica (2020-2022)

El consumo de agua por lavado ha aumentado con respecto a 2022 y la media histórica

Gráfica 43. Evolución del número de lavados exterior aeronaves

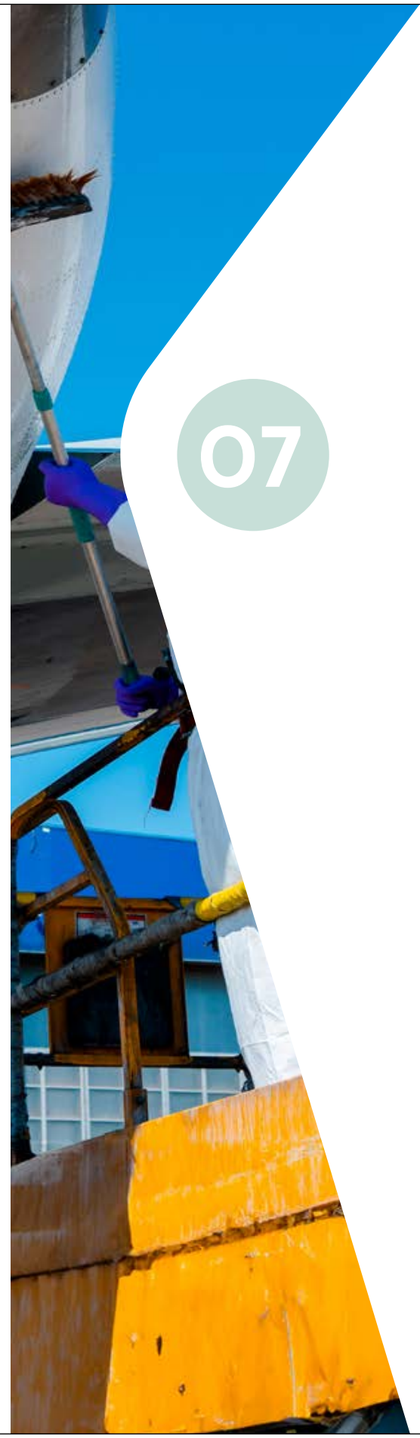


Gráfica 44. Evolución del consumo de agua por lavado (m3/lavado)



El notable aumento del consumo de agua en el lavado exterior de aeronaves entre 2020 y 2023 se debe principalmente a dos factores: la disminución de la operativa por la pandemia y el aumento de la flota. La pandemia incidió en un menor número de lavados debido a la disminución de la operativa marcada por las restricciones pandémicas, mientras que el aumento de la flota ha elevado el número total de lavados realizados a fechas de 2023, recuperando cifras de normalidad.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272



07

7. 1. 2. 2. 2. Consumo de agua en el lavado de los equipos de Handling

Aspecto sobre el que se incide: Agotamiento de recursos naturales: Agua.

Objeto del Indicador: Llevar un seguimiento en el consumo del agua que se utiliza para realizar el lavado de equipos y vehículos las bases de Autohandling. Este control se realiza con un contador.

En el análisis de este indicador, no sólo hay que tener en cuenta el total de metros cúbicos si no también factores como las lluvias de la zona, que hacen que se laven los equipos de manera más esporádica, el tamaño de los equipos a lavar y el lavadero utilizado.

Control y Seguimiento: Este indicador básico, en el que se incluyen los m³ totales de agua, que se utilizan para el lavado de los equipos y vehículos de las bases de Autohandling, se prorratea por los empleados de cada base y por el nº de lavados realizado.

El agua que se utiliza para lavar los equipos se obtiene de una toma de AENA y las bases de Autohandling utilizan su propio contador que tienen instalado en la salida de la toma de agua para contabilizar los litros.

El consumo de agua en términos absolutos ha disminuido un 53,67% esto es debido a que el incremento de la operativa tiene por resultado una mayor utilización de los equipos, por tanto, requiere mayor lavado.

Se observa una notable reducción del 48,21% en el consumo total de agua por empleado y por lavado entre 2022 y 2023 y en un 37,55% con respecto a la media histórica. Sin embargo, existe una gran disparidad entre las bases:

-LCG: Presenta una reducción del 9,31% en el consumo por empleado y no hay cambios en el consumo por lavado, situándose por debajo de la media histórica en ambos casos. En parte se debe al aumento del número de personal en la base.

-MAH: Muestra una reducción del 25,20% en el consumo por empleado y del 73,63% en el número de lavados, situándose por debajo de la media histórica en ambos casos. Este descenso en el número de lavados se debe al cierre de esta base a mitad de mes de septiembre, por lo tanto, no se puede contabilizar el año entero.

-MLN: Se cerró la base en 2022.

Tabla 48. Consumo de agua por empleado bases Autohandling 2023 vs 2022

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	m³	empl	m³/empl	m³	empl	m³/empl	m³	empl	m³/empl
LCG	0,10	21	0,00	0,11	25,03	0,00	8,08%	19,18%	-9,31%
MAH	7,18	14,61	0,49	3,27	8,88	0,37	-54,53%	-39,21%	-25,20%
MLN	0,00	2,30	0,00	0,00	0,00	-	-	-100,00%	-
Total	7,28	37,91	0,19	3,37	33,91	0,10	-53,67%	-10,55%	-48,21%

Tabla 49. Consumo de agua por empleado bases Autohandling 2023 vs Media histórica

	Umbral de aceptación (media hist)			Resultado obtenido 2023			Comparativa (2023 vs media hist)		
	m³	empl	m³/empl	m³	empl	m³/empl	m³	empl	m³/empl
LCG	0,27	14,30	0,02	0,11	25,03	0,00	-60,22%	75,02%	-77,27%
MAH	3,91	9,41	0,42	3,27	8,88	0,37	-16,46%	-5,65%	-11,45%
MLN	0,25	4,09	0,06	0,00	0,00	-	-100,00%	-100,00%	-
Total	4,43	27,81	0,16	3,37	33,91	0,10	-23,84%	21,95%	-37,55%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

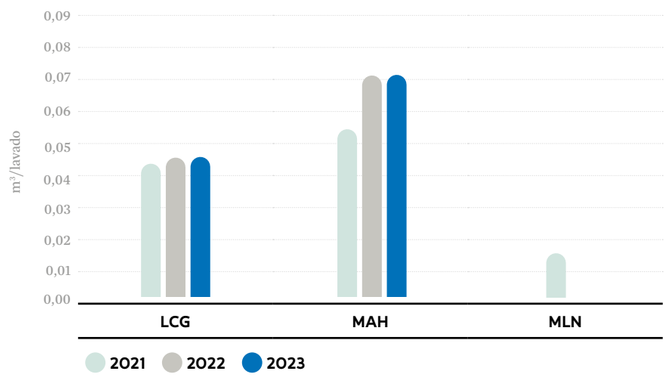
Tabla 50. Consumo de agua por lavado bases Autohandling 2023 vs 2022

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	m^3	lavados	m^3/ lavado	m^3	lavados	m^3/ lavado	m^3	lavados	m^3/ lavado
LCG	0,10	2	0,05	0,11	2	0,05	8,08%	0,00%	0,00%
MAH	7,18	91	0,08	3,27	24	0,08	-54,53%	-73,63%	0,00%
MLN	0,00	0,00	-	0,00	0	-	-	-	-
Total	7,28	93	0,08	3,37	26	0,08	-53,67%	-72,04%	0,00%

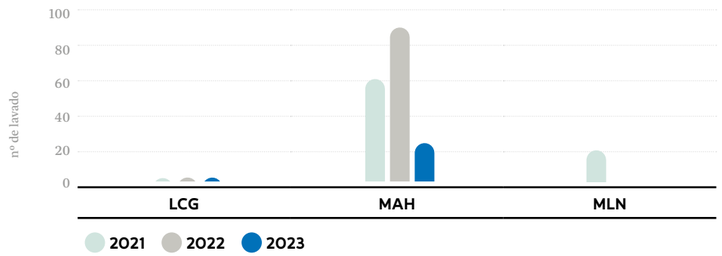
Tabla 51. Consumo de agua por lavado bases Autohandling 2023 vs Media histórica

	Umbral de aceptación (media hist)			Resultado obtenido 2023			Comparativa (2023 vs media hist)		
	m^3	lavados	m^3/ lavado	m^3	lavados	m^3/ lavado	m^3	lavados	m^3/ lavado
LCG	0,27	7,67	0,04	0,11	2	0,05	-60,22%	-73,91%	-77,27%
MAH	3,91	68,33	0,06	3,27	24	0,08	-16,46%	-64,88%	18,60%
MLN	0,25	11,67	0,02	0,00	0	-	-100%	100,00%	-
Total	4,43	87,67	0,05	3,37	26	0,08	-23,84%	-70,34%	-33,11%

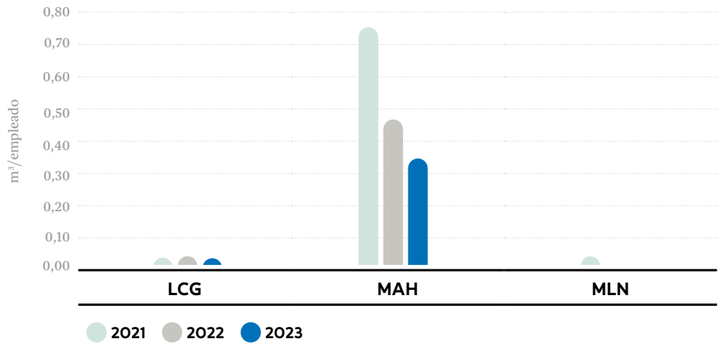
Gráfica 45. Evolución del consumo de agua de las bases de Autohandling



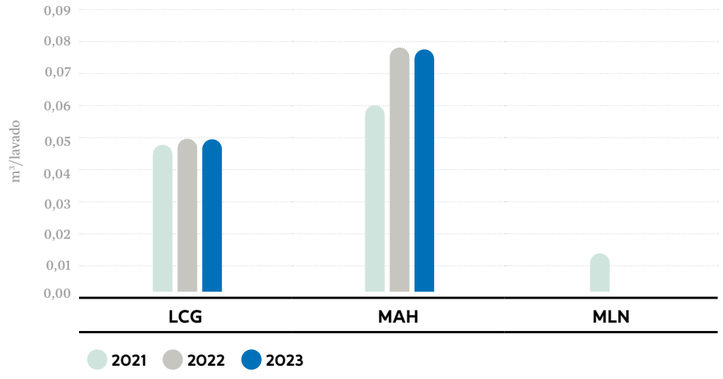
Gráfica 46. Evolución del número de lavados vehículos y equipos bases Autohandling



Gráfica 47. Evolución del consumo de agua por empleado bases de Autohandling



Gráfica 48. Evolución del consumo de agua por lavado bases de Autohandling



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 2. 2. 3. Consumo de agua en las oficinas de Llucmajor

Aspecto sobre el que se incide: Agotamiento de recursos naturales: Agua.

Objeto del Indicador: Llevar un seguimiento del consumo del agua en las instalaciones de Air Europa en Llucmajor. La mayor parte del agua que se consume proviene de un aljibe y el resto se toma de la red municipal. Este control se realiza con un contador

Control y Seguimiento:

En el Centro Empresarial Globalia de Llucmajor hay 4 edificios en los que trabajan los distintos empleados de las empresas del grupo. El agua que se consume proviene de un aljibe y sólo se utiliza el agua de la red en caso necesario. En el año 2023 el consumo total de agua ha sido 20 m^3 de agua de la red y 7.123 m^3 de agua del aljibe.

Para entender la situación a día de hoy es necesario retroceder al mes de marzo de 2020 se cerró el edificio de la cantina y también el edificio principal, además la mayor parte de los trabajadores empezaron a teletrabajar. En abril empezaron los ERTE.

En septiembre se cerró el edificio principal y los pocos trabajadores que tienen que realizar su trabajo de forma presencial, se trasladaron al edificio en el que se encuentra el OCC.

El edificio de la cantina a día de hoy ha reabierto sus puertas. El edificio principal se abrió en junio de 2021 pero no fue hasta septiembre de 2021 cuando los empleados comenzaron a ir presencialmente.

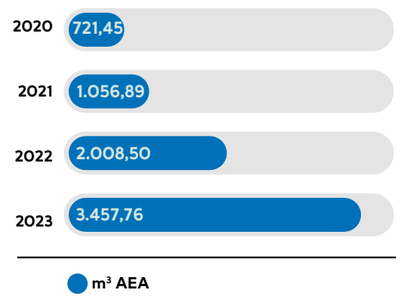
En los años siguientes después de la pandemia se empezaron a reincorporar progresivamente los empleados hasta día de hoy recuperando una actividad totalmente normal, sin embargo, cabe destacar la implementación de la modalidad de trabajo flexible combinando el trabajo presencial en oficinas y en remoto. Por lo cual se disminuye en cierta manera la afluencia total de personal a las instalaciones.

El número de empleados de AEA en Llucmajor ha aumentado un 44,72% con respecto a 2022 y ha aumentado un 81,57% con respecto a la media histórica.

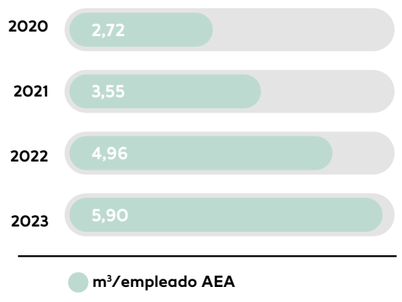
Tabla 52. Consumo de agua en oficinas de Llucmajor

	m^3	m^3 AEA	Empleados	m^3/empleado AEA
2020	4.520,00	721,45	265,09	2,72
2021	4.972,00	1.056,89	297,91	3,55
2022	6.011,00	2.008,50	404,71	4,96
2023	**7.143,00**	**3.457,76**	**585,69**	**5,90**
Media histórica (2020-2022)	5.167,67	1.262,28	322,57	3,91
2023 vs 2022	18,83%	72,16%	44,72%	18,96%
2023 vs media histórica	38,22%	173,93%	81,57%	50,87%

Gráfica 49. Evolución del consumo de agua en las oficinas de Llucmajor (m^3 por el total de empleados de AEA)



Gráfica 50. Evolución del consumo de agua por empleado Oficinas de Llucmajor



Dado que el agua que es consumida por todo el personal que trabaja en las instalaciones, desde AEA no se pueden tomar medidas para reducir su consumo más allá de la sensibilización y la publicación de consejos para reducir el consumo de agua.

En todos los grifos de las instalaciones están colocados reductores de caudal.

El umbral de aceptación se establece en 3,91 m^3 por empleado, sin embargo, el rendimiento actual ha superado significativamente este estándar, alcanzando 5,90 m^3 por empleado. Este resultado excede claramente el umbral de aceptación original. Es importante tener en cuenta que el cálculo del umbral se basó en datos de años en los que había una cantidad considerable de trabajadores en situación de Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE), distorsionando así las cifras de cálculo y el resultado

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 3. Residuos

En Air Europa se generan tres tipos de residuos:

1. Residuos no peligrosos: este tipo de residuo se genera en todas actividades de la compañía tanto en las administrativas, como en el avión durante el servicio a bordo. En todas las instalaciones y en el avión, se realiza segregación de residuos no peligrosos por tipología, siguiendo el procedimiento general de gestión de residuos: papel, envases, vidrio y resto, pero no se dispone de datos fiables, ya que, al no disponer de instalaciones propias, los residuos se mezclan con los de otras empresas y el peso final que nos pudiera facilitar el gestor no se correspondería con los generados por Air Europa.

En el contrato firmado con las empresas de limpieza que realizan la recogida de estos residuos, está especificado que, una vez recogidos los residuos de forma segregada, deben ser depositados en los distintos puntos verdes que dispone cada localización. Se realizan seguimientos e inspecciones a los proveedores de limpieza con el fin de asegurar que cumplen con este punto del contrato.

Todas las oficinas están provistas de distintos contenedores/basuras para segregar los residuos asimilables a urbanos.

Los aviones están provistos de contenedores para poder realizar una correcta segregación de residuos a bordo. Se distinguen los basureros fijos, con fracción de envases y de orgánico/resto, y los half trolley waste. El papel, que generalmente son periódicos, se guarda en los portaequipajes y el personal de limpieza se encarga de retirarlos y depositarlos en la fracción correspondiente de los puntos verdes en los aeropuertos.

- **B737:** cuentan con dos basureros fijos de fracción envases y orgánico/resto en Galley Delantero, dos basureros fijos de fracción envases y orgánico/resto y un Half Trolley Waste en el Galley Trasero.

- **B787:** la dotación de contenedores varía en función del avión y el radio del trayecto. Los vuelos de largo radio están provistos de más dotación que los de corto radio. Generalmente, cuentan con basureros fijos de fracción envases y orgánico/resto, Half Trolley Waste y Compactador de Envases.

Se realizan inspecciones periódicas de la segregación a bordo en las aeronaves (para más información, ver apartado 7.1.8.1. Inspecciones de Segregación de Residuos a bordo)

2. Residuos Especiales: Son aquellos que, sin ser peligrosos, requieren de un tratamiento especial.

Los residuos especiales que más se generan en Air Europa corresponden a RAEES (residuos de aparatos eléctricos y electrónicos). Estos se pueden generan en cualquier actividad de la compañía.

3. Residuos peligrosos: Son los residuos que presentan alguna característica de peligrosidad de las enumeradas en el anexo III de la Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados.

Los residuos especiales se generan mayoritariamente en la actividad de mantenimiento aeronáutico y suponen más del 95% del total de los residuos generados en Air Europa. Todos los residuos peligrosos se tratan a través de gestores autorizados.

En las oficinas, el residuo de este tipo que se puede generar corresponde a pilas y tubos fluorescentes.

7. 1. 3. 1. Residuos Especiales y Peligrosos

Aspectos sobre los que se incide: Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie.

Objeto del Indicador: Hacer seguimiento del residuo de los residuos especiales y peligrosos que se generan en las diferentes áreas de la compañía.

Control y Seguimiento: En Air Europa todos los residuos peligrosos se tratan a través de gestores autorizados. El Enlace Medioambiental de cada departamento se asegura de que todos los residuos especiales y peligrosos sean correctamente gestionados por el gestor. En el Procedimiento General “Gestión y Control de Residuos, Vertidos y Emisiones”, se establece la utilización de la herramienta GESMED para registrar los residuos peligrosos que son introducidos en la herramienta por cada Enlace Medioambiental.

Desde el Departamento de Sistemas de Gestión se lleva un control de todos los residuos que genera Air Europa a través de la herramienta GESMED.

A pesar de que el reglamento (CE) 1221/2009 indica que la “generación total anual de residuos”, desglosada por tipo, debe expresarse en toneladas, en la información que se ofrece a continuación, la unidad de medida utilizada es el kilogramo, ya que, debido a las pocas cantidades generadas, el dato resulta más manejable y facilita la comprensión.

Los datos se expresan en kilos, y se relativizan por el número de empleados de la base y departamento.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

En Air Europa se generan tres tipos de residuos:

1. Residuos no peligrosos: este tipo de residuo se genera en todas actividades de la compañía: administrativas y en el avión durante el servicio a bordo. En todas las instalaciones y actividades se realiza segregación de residuos no peligrosos por tipología: papel, envases, vidrio y resto, pero no se dispone de datos fiables, ya que, al no disponer de instalaciones propias, los residuos se mezclan con los de otras empresas y el peso final que nos pudiera facilitar el gestor no se correspondería con los generados por Air Europa.

2. Residuos especiales: Son aquellos que, sin ser peligrosos, requieren de un tratamiento especial.

Los residuos especiales que más se generan en Air Europa corresponden a RAEES (residuos de aparatos eléctricos y electrónicos). Estos se pueden generan en cualquier actividad de la compañía.

3. Residuos peligrosos: Son los residuos que presentan alguna característica de peligrosidad de las enumeradas en el anexo III de la Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados.

Los residuos especiales se generan mayoritariamente en la actividad de mantenimiento aeronáutico y suponen más del 95% del total de los residuos generados en Air Europa. Todos los residuos peligrosos se tratan a través de gestores autorizados.

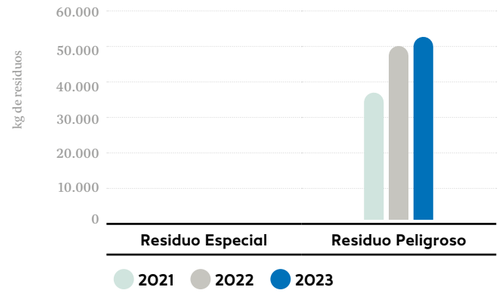
En las oficinas, el residuo de este tipo que se puede generar corresponde a pilas, tubos fluorescentes y tóners.

La generación de residuos en kg absolutos ha aumentado un 3,39% con respecto a 2022, han disminuido los residuos especiales 96% y aumentados residuos peligrosos, 3,41%.

Tabla 53. Residuos generados por tipo en Air Europa 2023 vs 2022

Tipo de residuo	2022		2023		2023 vs 2022
	kg de residuo	% tipo residuo	kg de residuo	% tipo residuo	kg de residuo
Residuo especial	2.869,39	5,66%	115,45	0,22%	-96%
Residuo peligroso	47.877,98	94,34%	52.351,79	99,78%	3,41%
Total	50.747,37	100%	52.467,24	100%	3,39%

Gráfica 51. Evolución Kg de residuos especiales y peligrosos (2021-2023)



Por área, mantenimiento es la que genera casi el 100% de los residuos totales. La producción de residuos en esta área ha aumentado un 3,41% generalmente producido por el aumento de la operativa.

En el caso de las oficinas, los residuos que se generan son pilas, tóner y tubos fluorescentes. Las oficinas de los aeropuertos han disminuido un 4,78% la generación de residuos con respecto a 2022.

En las oficinas de Llucmajor se ha dado un aumento del 5,33%. En las oficinas de ventas el aumento ha sido del 16,53%.

Handling ha reducido el 100% la generación de residuos especiales.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Tabla 54. Residuos generados por área 2023 vs 2022

Área	2022		2023		2023 vs 2022
	kg de residuo	% tipo residuo	kg de residuo	% tipo residuo	kg de residuo
Handling	8	0,02%	0	0,00%	-100,00%
Llucmajor	44,59	0,09%	46,971	0,09%	5,33%
Mantenimiento	50.635,88	99,78%	52.361,67	99,80%	3,41%
Oficina de Aeropuertos	47,1	0,09%	44,85	0,09%	-4,78%
Oficina de Ventas	11,8	0,02%	13,75	0,03%	16,53%
Total	50.747,37	100%	52.467,24	100%	3,39%

En la siguiente tabla se puede ver el detalle de los residuos generados por tipo y área en los años 2022 y 2023.

Tabla 55. Residuos generados por tipo y área (2023 vs 2022)

	2022		2023		2023 vs 2022
	kg de residuo	% tipo residuo	kg de residuo	% tipo residuo	kg de residuo
Residuo especial	122,87	100,00%	115,45	100%	-6,04%
Handling	8,00	6,51%	0,00	0,00%	-100,00%
Llucmajor	8,29	6,75%	7,53	6,53%	-9,12%
Mantenimiento	51,88	42,22%	53,67	46,48%	3,44%
Oficina de Aeropuertos	42,90	34,92%	44,75	38,76%	4,31%
Oficina de Ventas	11,80	9,60%	9,50	8,23%	-19,49%
Residuo peligroso	50.624,50	100%	52.351,79	100%	3,41%
Handling	0,00	0,00%	0,00	0,00%	-
Llucmajor	36,30	0,07%	39,44	0,08%	8,63%
Mantenimiento	50.584	99,92%	52.308,00	99,92%	3,41%
Oficina de Aeropuertos	4,20	0,01%	0,10	0,00%	-97,62%
Oficina de Ventas	0,00	0,00%	4,25	0,01%	-
Total general	50.747,37	100%	52.467,24	100%	3,39%

Si se analizan los datos por empleado, se puede observar una reducción de la generación de residuos de las Áreas de Handling, Llucmajor, Mantenimiento, oficinas aeropuerto y oficina de ventas.

Sin embargo, en las Oficinas de Ventas se aprecia un aumento de un 4,31%.

Tabla 56. Generación de residuos por empleado y área 2023 vs 2022

Área	2022			2023			2023 vs 2022		
	kg	empl	kg/ empl	kg	empl	kg/ empl	kg	empl	kg/ empl
Handling	8,00	38,91	0,21	0,00	35,82	0,00	-100,00%	-7,94%	-100,00%
Llucmajor	44,59	387,40	0,12	46,97	579,18	0,08	5,33%	49,50%	-29,55%
Mantenimiento	50.635,88	409,94	128,01	52.281,67	469,86	111,44	3,41%	14,62%	-9,78%
Oficina de Aeropuertos	47,10	58,58	0,80	44,85	61,76	0,73	-4,78%	5,43%	-9,68%
Oficina de Ventas	11,80	105,95	0,13	13,75	117,34	0,12	16,53%	10,75%	5,21%
Total	50.747,37	1.000,78	53,47	52.387,24	1.263,96	41,45	3,23%	26,30%	-18,26%

Tabla 57. Generación de residuos por empleado y área (2023 vs media histórica)

Área	Media histórica			2023			2023 vs media histórica		
	kg	empl	kg/ empl	kg	empl	kg/ empl	kg	empl	kg/ empl
Handling	6,83	27,81	0,25	0,00	35,82	0,00	-100,00%	28,80%	-100,00%
Llucmajor	23,38	293,62	0,08	46,97	579,18	0,08	100,90%	97,25%	1,85%
Mantenimiento	45.120,56	358,31	125,93	52.361,67	469,86	111,44	16,05%	31,13%	-11,50%
Oficina de Aeropuertos	33,74	45,36	0,74	44,85	61,76	0,73	32,94%	36,16%	-2,36%
Oficina de Ventas	19,20	80,53	0,24	13,75	117,34	0,12	-28,40%	45,71%	-50,86%
Total	45.203,72	805,63	56,11	52.387,24	1.263,96	41,45	15,89%	56,89%	-26,13%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 3. 2. Mantenimiento

El tipo de residuo que se genera en mantenimiento varía en función de la flota y el tipo de mantenimiento a realizar, por lo que en cada base se generan distintos tipos de residuo.

Se analizará de forma independiente el comportamiento ambiental de Instrucción de Mantenimiento, ya que los residuos que se generan se derivan de la formación de los alumnos en los ciclos formativos de técnico de mantenimiento aeronáutico, por lo que la ratio utilizada es kg/alumno en lugar de kg/empleado.

Durante años anteriores se dieron los siguientes cambios importantes en la Dirección de Mantenimiento en cuanto a los destacamentos:

- El destacamento de TFS cerró de forma definitiva en octubre 2019
- El destacamento de VLC cerró en el primer trimestre de 2020
- El destacamento de LCG cerró de forma definitiva el primer trimestre de 2020
- El destacamento de CQM cerró en el primer trimestre de 2021
- El destacamento de AGP cerró de forma definitiva en el último trimestre de 2021

En el análisis de los residuos que se presenta a continuación, no se incluyen los destacamentos que se cerraron anteriormente, a excepción del de TFN que continúa operativo hoy.

En la siguiente tabla se puede ver el número de empleados por área de mantenimiento y su variación porcentual respecto al año anterior.

Tabla 58. Empleados de mantenimiento por base 2023 vs 2022

Bases	2022	2023	2023 vs 2022
Base	392,63	463,34	18,01%
BCN	22,05	20	-9,30%
LPA	33,18	34,49	3,95%
MAD	174,48	216,07	23,84%
PMI	162,92	192,78	18,33%
Destacamento	-	-	-
TCI	-	-	-
Instrucción	17,31	6,51	-62,39%
LLUC	17,31	6,51	-62,39%
Total general	409,94	469,85	14,61%

Todas las bases han aumentado el número de empleados respecto a 2022, debido al aumento de la operativa a excepción de BCN que ha visto reducido su personal en un 9,30%.

La generación de residuos de mantenimiento ha aumentado en 3,41% con respecto al año 2022. La operativa y el número de flota ha aumentado, teniendo como consecuencia un mayor número de revisiones de aviones que genera mayor volumen de residuos. La base que más incremento de residuos ha tenido es LPA con un aumento de hasta un 282,50%. Cabe destacar que la cantidad de residuos en 2022 fue ínfima de 240 kg, durante el 2023 se ha llegado a triplicar en el momento que da servicio a terceros.

Tabla 59. Residuos generados en mantenimiento por área y base 2023 vs 2022

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	kg	empl	kg/empl	kg	empl	kg/empl	kg	empl	kg/empl
Base	49.891,00	392,63	127,07	51.851,00	463,34	111,91	3,93%	18,01%	-11,93%
BCN	460	22,05	20,86	620,00	20,00	31,00	34,78%	-9,30%	48,61%
LPA	240	33,18	7,23	918,00	34,49	26,62	282,50%	3,95%	268,14%
MAD	42.988	174,48	246,38	45.110,00	216,07	208,77	4,94%	23,84%	-15,26%
PMI	6203	162,92	38,07	5.203,00	192,78	26,99	-16,12%	18,33%	-29,11%
Destacamento	727,00	0,00	-	477,00	0,00	-	-34,39%	-	-
TCI	727,00	0,00	-	477,00	0,00	-	-34,39%	-	-
Instrucción	17,88	17,31	1,03	33,67	6,51	5,17	88,31%	-62,39%	402,14%
Total general	50.635,88	409,94	123,52	52.361,67	469,85	111,44	3,41%	14,61%	-9,78%

La variación en la generación de residuo por tipo ha sido variada y, ha habido algunos que han sufrido un incremento no muy importante, el que más destaca son los absorbentes con un incremento de más de 2.000 kg.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Tabla 60. Variación en la cantidad de residuos generadas en mantenimiento (incluye los destacamentos e instrucción)

Tipo de residuo	Punto de partida 2022		Resultado obtenido 2023		Comparativa 2023 vs 2022	
	kg	kg/empl	kg/empl	kg/empl	kg/empl	kg/empl
Absorbentes	17148,00	41,83	15.539,00	33,07	-9,38%	-20,94%
Aceites	6608,00	16,12	5.988,00	12,74	-9,38%	-20,94%
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	277,00	0,68	678,00	1,44	144,77%	113,56%
Aerosoles vacíos	79,00	0,19	116,00	0,25	46,84%	28,11%
Baterías y Acumuladores	13,00	0,03	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Combustibles	1341,00	3,27	2.487,00	5,29	85,46%	61,81%
Disolventes	52,00	0,13	39,00	0,08	-25,00%	-34,56%
Envases vacíos contaminados	18658,00	45,51	20.403,00	43,42	9,35%	-4,59%
Filtros de Aceite	1229,00	3,00	1.604,00	3,41	30,51%	13,87%
Filtros de Aire	2053,00	5,01	2.190,00	4,66	6,67%	-6,93%
Generadores de oxigeno	34,00	0,08	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Grasas	26,00	0,06	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Metales Férreos	103,00	0,25	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pilas (alcalinas y salinas)	0,00	0,00	32,00	0,07	-	-
Pilas Ni-Cd	59,00	0,14	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pinturas	1856,00	4,53	2.459,00	5,23	32,49%	15,60%
Reactivo de Laboratorio	43,00	0,10	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Tóner de Impresión	51,88	0,13	53,67	0,11	3,44%	-9,75%
Fluorescentes y Lámparas de Hg	314,00	0,77	345,00	0,73	9,87%	-4,14%
Voluminoso	691,00	1,69	428,00	0,91	-38,06%	-45,96%
Total general	50.635,88	123,52	52.361,67	111,44	3,41%	-9,78%

En la siguiente tabla se puede ver la evolución de la cantidad de residuos generados en mantenimiento de los años 2021 a 2023.

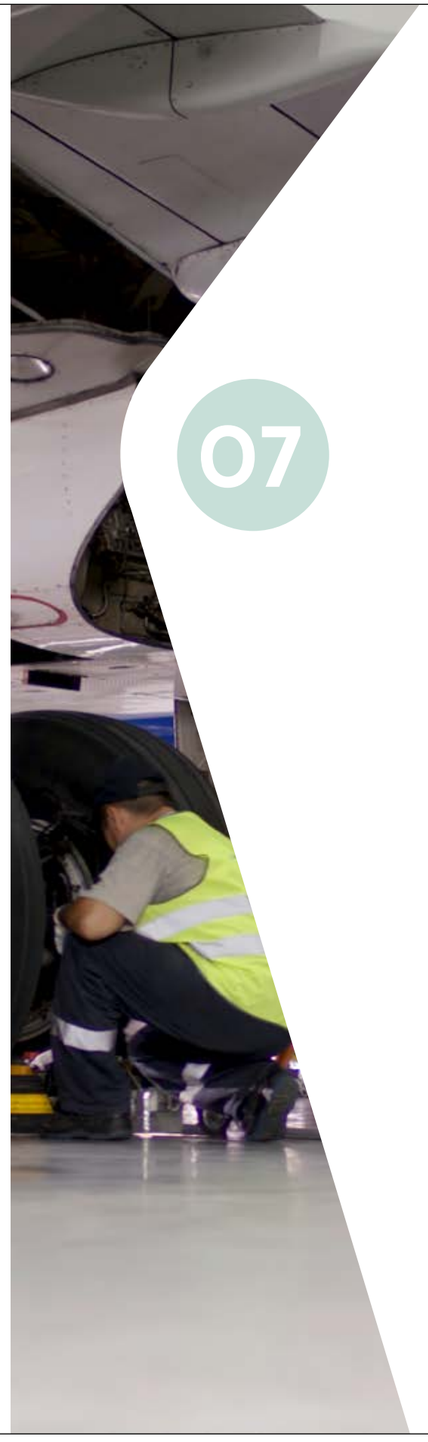
Tabla 61. Residuos generados en mantenimiento (kg absolutos) 2021-2023

kg absolutos	2021	2022	2023
Absorbentes	13.100,00	17.148,00	15.539,00
Aceites	3.560,00	6.608,00	5.988,00
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	189,00	277,00	678,00
Aerosoles vacíos	124,00	79,00	116,00
Baterías y Acumuladores	11,00	13,00	0,00
Combustibles	4.212,00	1.341,00	2.487,00
Disolventes	62,00	52,00	39,00
Envases vacíos contaminados	11.340,00	18.658,00	20.403,00
Filtros de Aceite	1.132,00	1.229,00	1.604,00
Filtros de Aire	1.203,00	2.053,00	2.190,00
Generadores de oxigeno	0,00	34,00	0,00
Grasas	100,00	26,00	0,00
Metales Férreos	0,00	103,00	0,00
Pilas (alcalinas y salinas)	20,00	0,00	32,00
Pilas Ni-Cd	41,00	59,00	0,00
Pinturas	2.797,00	1.856,00	2.459,00
Reactivo de Laboratorio	0,00	43,00	0,00
Tóner de Impresión	92,60	51,88	53,67
Fluorescentes y Lámparas de Hg	305,00	314,00	345,00
Voluminoso	155,00	691,00	428,00
Total	38.443,60	50.635,88	52.361,67

Analizando los datos por kg/empleado en lugar de en kg absolutos y comparándolos con la media histórica, se encuentran grandes similitudes. La media histórica de kg por empleado es de 127,64, mientras que la cantidad de kg de residuo por empleado en 2023 es de 111,44.

En la siguiente tabla se muestra la evolución de los kg de residuos con respecto a la media histórica, así como los kg por empleado, encontrando grandes similitudes tanto en uno como en otro.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272



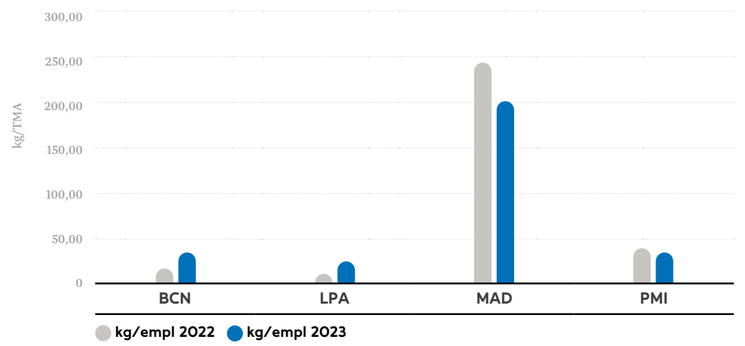
07

Tabla 62. Umbral de aceptación y resultado obtenido residuos bases mantenimiento (kg/empleado)

Etiquetas de fila	Umbral de aceptación (media hist)		Resultado obtenido 2023		Comparativa 2023 vs media hist	
	kg	kg/empl	kg	kg/empl	kg	kg/empl
Absorbentes	15.275,67	43,21	15.539,00	33,07	1,72%	-23,47%
Aceites	4.590,67	12,99	5.988,00	12,74	30,44%	-1,86%
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	454,00	1,28	678,00	1,44	49,34%	12,36%
Aerosoles vacíos	119,67	0,34	116,00	0,25	-3,06%	-27,07%
Baterías y Acumuladores	31,00	0,09	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Combustibles	4.733,33	13,39	2.487,00	5,29	-47,46%	-60,47%
Disolventes	38,00	0,11	39,00	0,08	2,63%	-22,78%
Envases vacíos contaminados	14.325,00	40,52	20.403,00	43,42	42,43%	7,16%
Filtros de Aceite	1.007,33	2,85	1.604,00	3,41	59,23%	19,80%
Filtros de Aire	1.299,33	3,68	2.190,00	4,66	68,55%	26,81%
Generadores de oxígeno desactivado	11,33	0,03	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Grasas 2	42,00	0,12	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Metales Férreos	34,33	0,10	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pilas (alcalinas y salinas)	8,67	0,02	32,00	0,07	269,23%	177,80%
Pilas Ni-Cd	65,00	0,18	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pinturas	2.201,33	6,23	2.459,00	5,23	11,71%	-15,96%
Reactivo de Laboratorio	52,00	0,15	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Tóner de Impresión NO PELIGROSO	87,90	0,25	53,67	0,11	-38,95%	-54,06%
Tubos Fluorescentes y Lamparas de Hg (mercurio)	356,00	1,01	345,00	0,73	-3,09%	-27,09%
Voluminoso (mezcla residuos inertes)	388,00	1,10	428,00	0,91	10,31%	-17,01%
Total	45.120,56	127,64	52.361,67	111,44	16,05%	-12,69%

En todas las bases de mantenimiento MAD y PMI ha disminuido la generación de residuos por empleado, en cambio en BCN y LPA ha aumentado. Esto se puede deber al incremento de plantilla en las bases de MAD y PMI, por ello sale que el kg/empleado se ha reducido, cuando el kg absoluto ha aumentado.

Gráfica 52. Residuos generados por TMA en las bases de mantenimiento (2022 y 2023)



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 3. 2. 1. Barcelona (BCN)

Durante el 2023 la media de empleados ha sido de 20, un 9,30% menos que en 2022. En almacén hay una persona y el resto pertenece a mantenimiento línea.

Tabla 63. Evolución empleados de mantenimiento en BCN (2023 vs 2022)

BCN	2022	2023	2023 vs 2022
Almacén	1	1	0,00%
Línea	21,05	19	-9,74%
Total	22,05	20	-9,30%

La generación de residuos en kg absolutos con respecto a 2022 ha aumentado un 35,00%.

Actualmente, en el aeropuerto de BCN se realiza el mantenimiento a otras aerolíneas lo que ha provocado el aumento del número de revisiones y con ello, el aumento de envases vacíos contaminados en hasta un 13%.

No solo ha aumentado la cantidad de residuos generados en términos absolutos, también se ha aumentado la cantidad de residuos generados por empleado. Ha disminuido un 49,00% siendo en 2021 y 2022 un 20,86%, mientras que, en 2023, 31,00%.

Tabla 64. Residuos generados en la base de mantenimiento BCN (2022 vs 2023)

Tipo de residuo	2022 - kg	2022 kg/TMA	2023 - kg	2023 kg/TMA	2023 vs 2022 kg	2023 vs 2022 kg/TMA
Absorbentes	92,00	2,09	220,00	11,00	139%	164%
Aceite	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	0,00	0,00	10,00	0,50	-	-
Aerosoles vacios	1,00	0,05	8,00	0,40	700%	782%
Combustibles (incl.mezclas)	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-
Envases vacíos contaminados	290,00	6,58	329,00	16,45	13%	25%
Filtros de Aceite	0,00	0,00	9,00	0,45	-	-
Grasas 2	22,00	1,00	0,00	0,00	-100%	-100%
Pilas (alcalinas y salinas)	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-
Pinturas	50,00	2,27	0,00	0,00	-100%	-100%
Tóner de Impresión NO PELIGROSO	0,00	0,00	1 0,00	0,50	-	-
Tubos Fluorescentes y Lamparas de Hg (mercurio)	5,00	0,23	34,00	1,70	580%	650%
Total	460,00	20,86	620,00	31,00	35%	49%

Tabla 65. Residuos generados en la base de mantenimiento BCN (2023 vs media histórica)

Tipo de residuo	Media hist - kg	Media hist kg/TMA	2023 - kg	2023 kg/TMA	2023 vs media hist kg	2023 vs media hist kg/TMA
Absorbentes	218,67	10,03	220,00	11,00	0,61%	9,71%
Aceite	101,67	4,66	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	0,00	0,00	10,00	0,50	-	-
Aerosoles vacios	2,67	0,12	8,00	0,40	200,00%	227,15%
Combustibles (incl.mezclas)	487,67	22,36	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Envases vacíos contaminados	187,33	8,59	329,00	16,45	75,62%	91,52%
Filtros de Aceite	10,33	0,47	9,00	0,45	-12,90%	-5,02%
Grasas 2	27,33	1,25	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pilas (alcalinas y salinas)	2,00	0,09	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pinturas	31,67	1,45	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Tóner de Impresión NO PELIGROSO	0,67	0,03	10,00	0,50	1400,00%	1535,75%
Tubos Fluorescentes y Lamparas de Hg (mercurio)	30,00	1,38	34,00	1,70	13,33%	23,59%
Total	1.100,00	50,44	620,00	31,00	-43,64%	-38,54%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 3. 2. 2. Las Palmas (LPA)

Durante el 2023 la media de empleados ha sido de 34,49 un 3,95% más que en 2022. En almacén hay seis personas y el resto pertenece a mantenimiento línea.

Tabla 66. Evolución empleados de mantenimiento en LPA (2023 vs 2022)

LPA	2022	2023	2023 vs 2022
Almacén	6	6	0,00%
Línea	27,18	28,49	4,82%
Total	33,18	34,49	3,95%

La generación de residuos en términos absolutos ha aumentado un 283% respecto al año anterior. Los absorbentes son los residuos que se producen en mayor cantidad.

Este aumento significativo se debe a que en 2023 se ha empezado a dar servicios a terceros.

Gráfica 53. Evolución en la generación de residuos base mantenimiento LPA

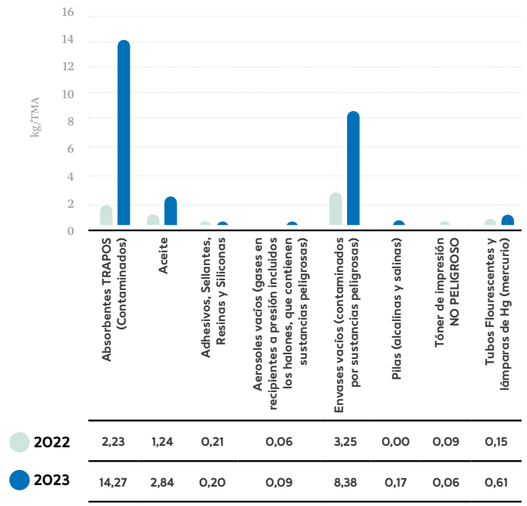


Tabla 67. Residuos generados en la base de mantenimiento LPA (2023 vs 2022)

Tipo de residuo	2022 - kg	2022 kg/TMA	2023 - kg	2023 kg/TMA	2023 vs 2022 kg	2023 vs 2022 kg/TMA
Absorbentes	74,00	2,23	492,00	14,27	564,86%	539,64%
Aceite	41,00	1,24	98,00	2,84	139,02%	129,96%
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	7,00	0,21	7,00	0,20	0,00%	-3,79%
Aerosoles vacios	2,00	0,06	3,00	0,09	50,00%	44,31%
Envases vacíos contaminados	108,00	3,25	289,00	8,38	167,59%	157,44%
Pilas (alcalinas y salinas)	0,00	0,00	6,00	0,17	-	-
Tóner de Impresión	3,00	0,09	2,00	0,06	-33,33%	-35,86%
Tubos Fluorescentes y Lamparas de Hg (mercurio)	5,00	0,15	21,00	0,61	320,00%	304,07%
Total	240,00	7,23	918,00	26,62	282,50%	267,99%

Si se comparan los datos con la media histórica, la generación de residuos por empleado ha aumentado un 86% y en términos absolutos un 113,49%.

Tabla 68. Residuos generados en la base de mantenimiento LPA (2023 vs media histórica)

Tipo de residuo	Media hist - kg	Media hist kg/TMA	2023 - kg	2023 kg/TMA	2023 vs media hist kg	2023 vs media hist kg/TMA
Absorbentes	184,33	6,13	492,00	14,27	166,91%	132,63%
Aceite	92,67	3,08	98,00	2,84	5,76%	-7,83%
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	10,33	0,34	7,00	0,20	-32,26%	-40,96%
Aerosoles vacios	1,67	0,06	3,00	0,09	80,00%	56,88%
Envases vacíos contaminados	124,00	4,13	289,00	8,38	133,06%	103,13%
Pilas (alcalinas y salinas)	2,33	0,08	6,00	0,17	157,14%	124,11%
Tóner de Impresión NO PELIGROSO	3,67	0,12	2,00	0,06	-45,45%	-52,46%
Tubos Fluorescentes y Lamparas de Hg (mercurio)	11,00	0,37	21,00	0,61	90,91%	66,39%
Total	430,00	14,30	918,00	26,62	113,49%	86,07%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 3. 2. 3. Madrid (MAD)

El número de empleados en MAD ha aumentado un 24%. Este aumento se debe principalmente al incremento de la operativa.

Tabla 69. Evolución empleados de mantenimiento en MAD (2022 vs 2023)

MAD	2022	2023	2023 vs 2022
Almacén	25,80	35,07	36%
Línea	134,31	149,25	11%
Oficina	14,38	31,75	121%
Total	174,49	216,07	24%

La generación de residuos con respecto a 2022 ha aumentado un 4,94%, por otra parte, se ha aumentado un 4,94% el residuo por empleado. Esto se debe al aumento de personal en MAD.

La operativa en 2023 ha aumentado con respecto a 2022. No hay cambios significativos, incluso algunos residuos se han disminuido.

Gráfica 54. Evolución en la generación de residuos base mantenimiento MAD

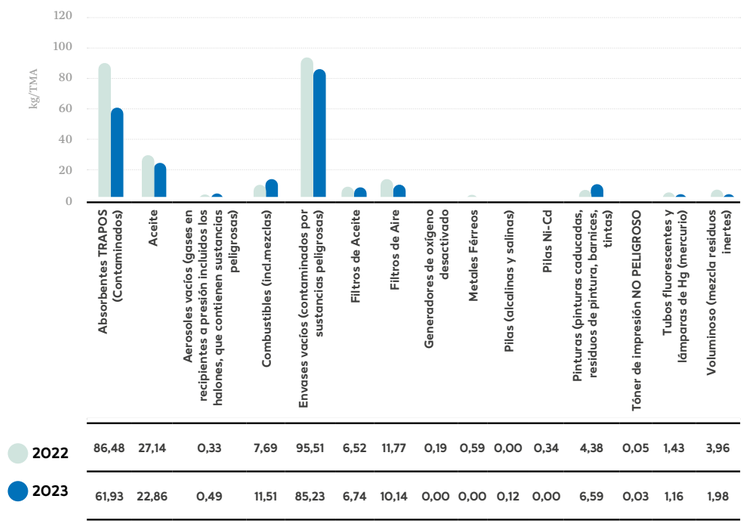


Tabla 70. Residuos generados en la base de mantenimiento MAD (2022 vs 2023)

Tipo de residuo	2022 - kg	2022 kg/TMA	2023 - kg	2023 kg/TMA	2023 vs 2022 kg	2023 vs 2022 hist kg/TMA
Absorbentes	15.090,00	86,48	13.381,00	61,93	-11,33%	-28,39%
Aceite	4.735,00	27,14	4.940,00	22,86	4,33%	-15,75%
Aerosoles vacios	57,00	0,33	105,00	0,49	84,21%	48,76%
Combustibles (incl.mezclas)	1.341,00	7,69	2.487,00	11,51	85,46%	49,77%
Envases vacíos contaminados	16.665,00	95,51	18.415,00	85,23	10,50%	-10,76%
Filtros de Aceite	1.137,00	6,52	1.457,00	6,74	28,14%	3,48%
Filtros de Aire	2.053,00	11,77	2.190,00	10,14	6,67%	-13,85%
Generadores de oxígeno desactivado	34,00	0,19	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Metales Férreos	103,00	0,59	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pilas alcalinas y salinas	0,00	0,00	26,00	0,12	-	-
Pilas Ni-Cd	59,00	0,34	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pinturas	765,00	4,38	1.424,00	6,59	86,14%	50,32%
Tóner de Impresión	9,00	0,05	7,00	0,03	-22,22%	-37,19%
Tubos Fluorescentes y Lamparas de Hg (mercurio)	249,00	1,43	250,00	1,16	0,40%	-18,92%
Voluminoso (mezcla residuos inertes)	691,00	3,96	428,00	1,98	-38,06%	-49,98%
Total	42.988	246,36	45.110	208,77	4,94%	-15,26%

Con respecto a la media histórica los residuos en términos absolutos y por TMA se ha reducido.

Tabla 71. Residuos generados en la base de mantenimiento MAD (2023 vs media histórica)

Tipo de residuo	Media hist - kg	Media hist kg/TMA	2023 - kg	2023 kg/TMA	2023 vs media hist kg	2023 vs media hist kg/TMA
Absorbentes	13.129,33	89,02	13.381,00	61,93	1,92%	-30,43%
Aceite	3.580,67	24,28	4.940,00	22,86	37,96%	-5,83%
Aerosoles vacios	102,67	0,70	105,00	0,49	2,27%	-30,19%
Combustibles (incl.mezclas)	4.245,67	28,79	2.487,00	11,51	-41,42%	-60,01%
Envases vacíos contaminados	12.711,00	86,18	18.415,00	85,23	44,87%	-1,11%
Filtros de Aceite	915,67	6,21	1.457,00	6,74	59,12%	8,62%
Filtros de Aire	1.299,33	8,81	2.190,00	10,14	68,55%	15,05%
Generadores de oxígeno desactivado	11,33	0,08	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Metales Férreos	34,33	0,23	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pilas alcalinas y salinas	0,00	0,00	26,00	0,12	-	-
Pilas Ni-Cd	65,00	0,44	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pinturas	1.037,00	7,03	1.424,00	6,59	37,32%	-6,27%
Tóner de Impresión NO PELIGROSO	12,67	0,09	7,00	0,03	-44,74%	-62,28%
Tubos Fluorescentes y Lamparas de Hg (mercurio)	253,33	1,72	250,00	1,16	-1,32%	-32,64%
Voluminoso (mezcla residuos inertes)	388,00	2,63	428,00	1,98	10,31%	-24,70%
Total	37.786	256,19	45.110	208,77	19,38%	-18,51%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 3. 2. 4. Palma de Mallorca (PMI)

El número de empleados en PMI ha aumentado un 18% comparado con el año 2022. Se ha incrementado el equipo en oficinas y por otra parte instrucción mantenimiento reflejado en el mismo apartado. Por área, el comportamiento ha sido bastante desigual, ya que en unos casos ha disminuido y en otros ha aumentado considerablemente.

Tabla 72. Empleados de mantenimiento en base PMI (2023 vs 2022)

PMI	2022	2023	2023 vs 2022
Almacén	20,88	24,07	15%
Línea	36,98	27,67	-25%
Oficina	105,06	141,03	34%
Total	162,92	192,77	18%

La cantidad de residuos generada ha disminuido en un 16,12% con respecto al año 2022 y ha disminuido un 26,29% por TMA.

Gráfica 55. Evolución en la generación de residuos base mantenimiento PMI

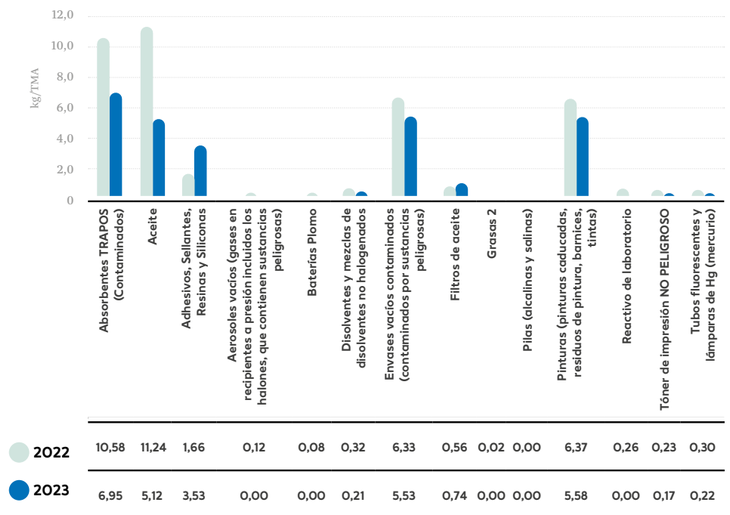


Tabla 73. Residuos generados en la base de mantenimiento PMI (2023 vs 2022)

Tipo de residuo	2022 - kg	2022 kg/TMA	2023 - kg	2023 kg/TMA	2023 vs 2022 kg	2023 vs 2022 kg/TMA
Absorbentes	1.723,00	10,58	1.289,00	6,95	-25,19%	-34,26%
Aceite	1.832,00	11,24	950,00	5,12	-48,14%	-54,43%
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	270,00	1,66	655,00	3,53	142,59%	113,18%
Aerosoles vacios	19,00	0,12	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Baterias Plomo	13,00	0,08	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Disolventes y	52,00	0,32	39,00	0,21	-25,00%	-34,09%
Envases vacíos contaminados	1.031,00	6,33	1.025,00	5,53	-0,58%	-12,64%
Filtros de Aceite	92,00	0,56	138,00	0,74	50,00%	31,81%
Grasas 2	4,00	0,02	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pilas (alcalinas y salinas)	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-
Pinturas	1.037,00	6,37	1.035,00	5,58	-0,19%	-12,30%
Reactivo de Laboratorio	43,00	0,26	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Tóner de Impresión	38,00	0,23	32,00	0,17	-15,79%	-26,00%
Tubos Fluorescentes y Lamparas de Hg (mercurio)	49,00	0,30	40,00	0,22	-18,37%	-28,27%
Total	6.203	38,07	5.203	28,06	-16,12%	-26,29%

Tabla 74. Residuos generados en la base de mantenimiento PMI 2023 vs media histórica

Tipo de residuo	Media hist - kg	Media hist kg/TMA	2023 - kg	2023 kg/TMA	2023 vs media hist kg	2023 vs media hist kg/TMA
Absorbentes	1.614,33	11,16	1.289,00	6,95	-20,15%	-37,70%
Aceite	815,67	5,64	950,00	5,12	16,47%	-9,13%
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	411,67	2,85	655,00	3,53	59,11%	24,13%
Aerosoles vacios	12,67	0,09	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Baterias Plomo	31,00	0,21	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Disolventes y mezclas de disolventes no halogenados	38,00	0,26	39,00	0,21	2,63%	-19,93%
Envases vacíos contaminados	813,67	5,63	1.025,00	5,53	25,97%	-1,72%
Filtros de Aceite	81,33	0,56	138,00	0,74	69,67%	32,38%
Grasas 2	14,67	0,10	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pilas (alcalinas y salinas)	4,33	0,03	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Pinturas	1.085,33	7,50	1.035,00	5,58	-4,64%	-25,60%
Reactivo de Laboratorio	23,00	0,16	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Tóner de Impresión NO PELIGROSO	69,67	0,48	32,00	0,17	-54,07%	-64,16%
Tubos Fluorescentes y Lamparas de Hg (mercurio)	47,00	0,32	40,00	0,22	-14,89%	-33,60%
Total	5.062,33	35,00	5.203	28,06	2,78%	-19,81%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 3. 2. 5. Destacamentos de mantenimiento

Como se indicó anteriormente, en los últimos años ha habido los siguientes cambios en los destacamentos, quedando en operativa el de TFN:

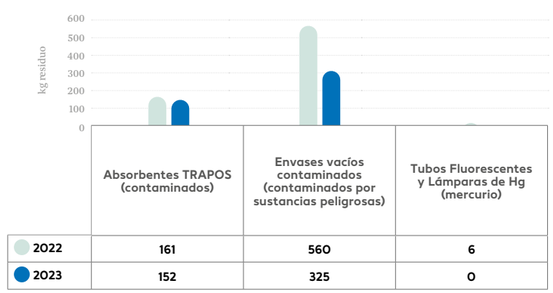
1. El destacamento de VLC cerró en el primer trimestre de 2020
2. El destacamento de LCG cerró de forma definitiva el primer trimestre de 2020
3. El destacamento de CQM cerró en el primer trimestre de 2021
4. El destacamento de AGP cerró de forma definitiva en el último trimestre de 2021

En la siguiente tabla se pueden ver la evolución de los residuos en términos absolutos:

Tabla 75. Residuos generados en los destacamentos de mantenimiento 2022-2023

	2022 - kg	2023 - kg	2023 vs 2022 kg
Absorbentes	161,00	152	-5,59%
Envases vacíos contaminados	560,00	325	-41,96%
Tubos Fluorescentes y Lamparas de Hg (mercurio)	6,00	0	-100,00%
Total	727,00	477,00	-34,39%

Gráfica 56. Residuos generados en los destacamentos de mantenimiento



7. 1. 3. 2. 6. Instrucción Mantenimiento Llucmajor

La cantidad de residuos generada en 2023 ha aumentado con respecto a 2022. Cabe destacar que el residuo que más se ha generado ha sido envases contaminados, siendo 20 kg lo generado.

Tabla 76. Residuos generados en Instrucción mantenimiento Llucmajor (2022 vs 2023)

Tipo de residuo	2022 - kg	2022 kg/TMA	2023 - kg	2023 kg/TMA	2023 vs 2022 kg	2023 vs 2022 kg/TMA
Absorbentes	8	0,30	5	0,17	-37,50%	-41,81%
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	0	0,00	6	0,21	-	-
Envases vacíos contaminados	4	0,15	20	0,69	400,00%	365,52%
Pinturas	4	0,15	0	0,00	-100,00%	-100,00%
Reactivo de Laboratorio	0	0,00	0	0,00	-	-
Tóner de Impresión	1,879	0,07	2,665	0,09	41,83%	32,05%
Total	17,88	0,66	33,665	1,16	88,29%	75,31%

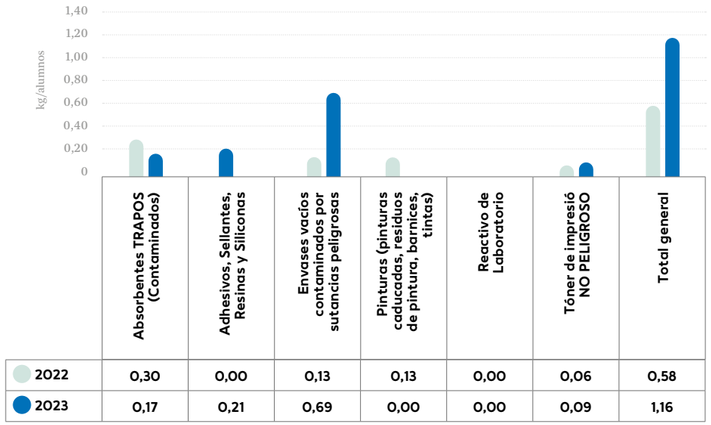
Tabla 77. Residuos generados en Instrucción mantenimiento Llucmajor (2023 vs media histórica)

Tipo de residuo	Media hist - kg	Media hist kg/TMA	2023 - kg	2023 kg/TMA	2023 vs media hist kg	2023 vs media hist kg/TMA
Absorbentes	4,67	0,16	5	0,17	7,14%	8,37%
Adhesivos, Sellantes, Resinas y Siliconas	32,00	1,09	6	0,21	-81,25%	-81,03%
Envases vacíos contaminados	1,33	0,05	20	0,69	1400,00%	1417,24%
Pinturas	47,33	1,61	0	0,00	-100,00%	-100,00%
Reactivo de Laboratorio	29,00	0,99	0	0,00	-100,00%	-100,00%
Tóner de Impresión	1,23	0,04	2,665	0,09	116,61%	119,10%
Total	115,56	3,94	33,66	1,16	-70,87%	-70,53%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Gráfica 57. Evolución en la generación de residuos en instrucción mantenimiento Llucmajor



7. 1. 3. 2. 7. Acciones para la reducción y mejora de la gestión de residuos peligrosos

— Desde el Departamento de Sistemas de Gestión se lleva un control de todos los residuos que genera Air Europa a través de la herramienta GESMED.

7. 1. 3. 3. Handling

La cantidad de residuos peligrosos y especiales que se genera en las bases de Autohandling es muy pequeña y, si no se dan situaciones anormales, la cantidad no llega a los 100kg totales

Tabla 78. Empleados bases Autohandling (2023 vs 2022)

Base	2022	2023	2023 vs 2022
LCG	21,00	25,03	19,18%
MAH	14,61	8,88	-39,21%
MLN	2,30	0,00	-100,00%
Total general	37,91	33,91	-10,55%

En el año 2023 no se ha generado ningún residuo. En la siguiente tabla se puede ver el desglose por base.

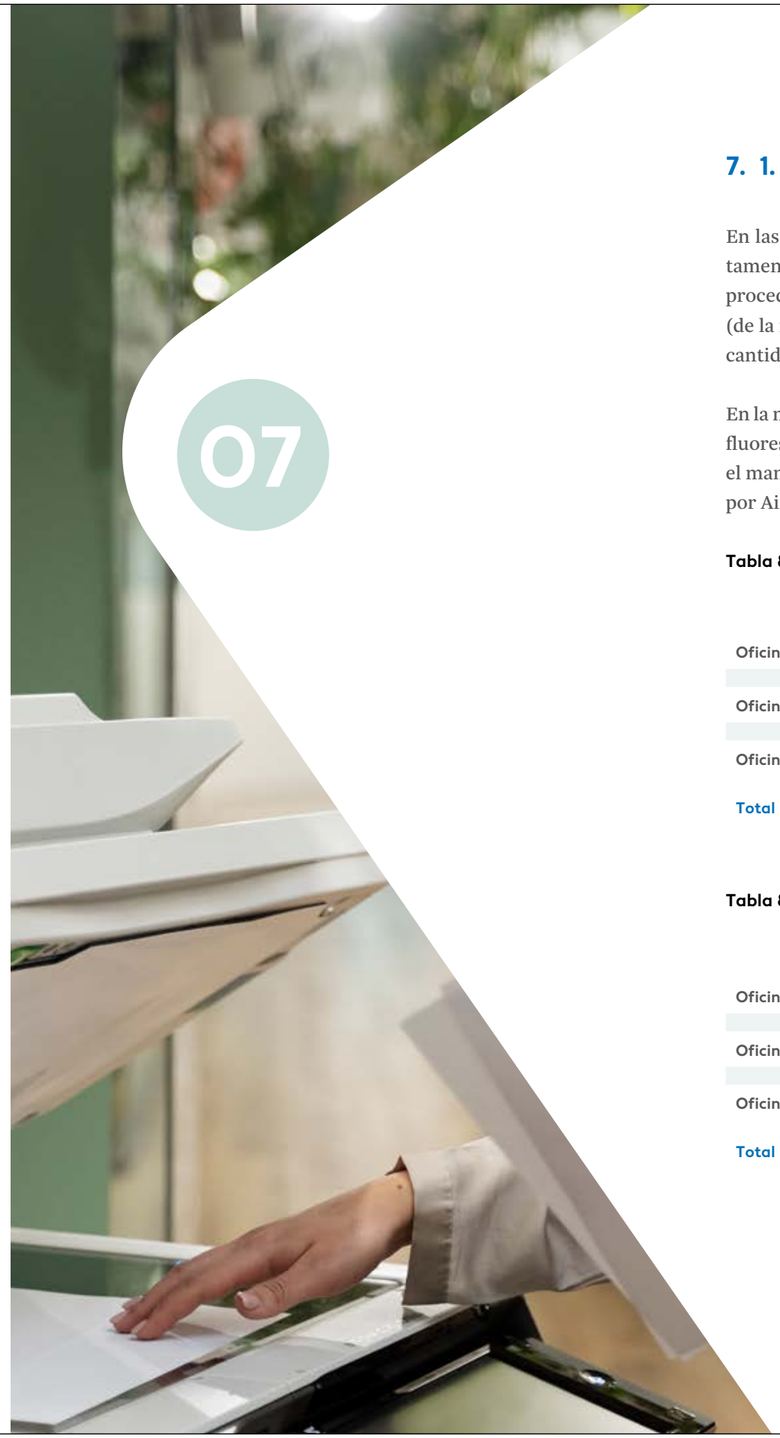
Tabla 79. Residuos generados en las bases de Autohandling (2023 vs 2022)

	2022		2023		2023 vs 2022	
	kg	kg/empl	kg	kg/empl	kg	kg/empl
LCG	4,00	0,19	0,00	0,00	-100%	-100%
Tóner de Impresión	4,00	0,19	0,00	0,00	-100%	-100%
MAH	4,00	0,27	0,00	0,00	-100%	-100%
Tóner de Impresión	4,00	0,27	0,00	0,00	-100%	-100%
MLN	0,00	0,00	0,00	-	-	-
Tóner de Impresión	0,00	0,00	0,00	-	-	-
Total general	8,00	0,21	0,00	0,00	-100%	-100%

Tabla 80. Residuos generados en las bases de Autohandling (2023 vs media histórica)

	Media histórica		2023		2023 vs media histórica	
	kg	kg/empl	kg	kg/empl	kg	kg/empl
LCG	2,00	0,14	0,00	0,00	-100%	-100%
Tóner de Impresión	2,00	0,14	0,00	0,00	-100%	-100%
MAH	4,83	0,51	0,00	0,00	-100%	-100%
Tóner de Impresión	4,83	0,51	0,00	0,00	-100%	-100%
MLN	0,00	0,00	0,00	-	-	-
Tóner de Impresión	0,00	0,00	0,00	-	-	-
Total general	6,83	0,25	0,00	0,00	-100%	-100%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272



07

7. 1. 3. 4. Oficinas

En las oficinas de ventas, en las oficinas centrales de Llucmajor y en otros departamentos ubicados en los aeropuertos, los residuos que se generan son aquellos procedentes del trabajo diario de oficina: tóner (de las impresoras), fluorescentes (de la iluminación de las oficinas) y pilas (de algún equipo a pilas), aunque en una cantidad mínima.

En la mayoría de los casos, en las oficinas que se encuentran en los aeropuertos, los fluorescentes gastados se los lleva la misma empresa contratada por AENA para el mantenimiento de las instalaciones o la empresa de mantenimiento contratada por Air Europa.

Tabla 81. Empleados de oficinas Air Europa (2021-2023)

	2021	2022	2023
Oficinas Llucmajor	252,89	387,4	579,18
Oficinas Aeropuertos	41,5	58,57	61,76
Oficinas de Ventas	74,52	105,95	117,34
Total Empleados	368,91	743,71	758,28

Tabla 82. Residuos generados en las oficinas por actividad (2021-2023)

	2021	2022	2023
Oficinas Llucmajor	16,00	44,59	46,97
Oficinas Aeropuertos	51,01	47,10	44,85
Oficinas de Ventas	17,31	11,80	13,75
Total kg.	84,32	103,49	105,57

Tabla 83. Residuos generados en las oficinas por tipo de residuo (2021-2023)

	2021	2022	2023
Electrónicos	0,00	0,00	0,00
Pilas	3,27	2,52	3,15
Tóner	73,97	62,99	61,78
Tubos Fluorescentes	7,08	37,98	40,64
Total	84,32	103,49	105,57

El residuo de tóner, seguido de los tubos fluorescentes es el que más se genera en las oficinas.

Tabla 84. Residuos generados en las oficinas por tipo de residuo (2023 vs 2022)

	2022		2023		2023 vs 2022	
	kg	kg/empl	kg	kg/empl	kg	kg/empl
Oficinas Llucmajor	44,59	0,12	46,97	0,08	5,33%	-29,55%
Oficinas de Ventas	11,80	0,20	13,75	0,22	16,53%	10,52%
Oficinas Aeropuertos	47,10	0,44	44,85	0,38	-4,78%	-14,02%
Total	103,49	0,19	105,57	0,14	2,01%	-25,75%

Tabla 85. Residuos generados en las oficinas por tipo de residuo (2023 vs media histórica)

	Media Histórica		2023		2023 vs media hist	
	kg	kg/empl	kg	kg/empl	kg	kg/empl
Oficinas Llucmajor	23,38	0,08	46,97	0,08	100,90%	1,85%
Oficinas de Ventas	19,20	0,24	13,75	0,22	-28,40%	-6,64%
Oficinas Aeropuertos	33,74	0,74	44,85	0,38	32,94%	-48,61%
Total	76,32	0,18	105,57	0,14	38,33%	-23,47%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 3. 4. 1. Oficinas de Llucmajor

En la siguiente tabla se puede ver el detalle de los residuos generados en las oficinas de Llucmajor.

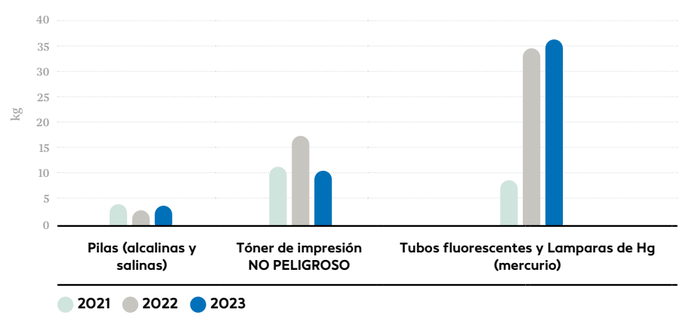
Tabla 86. Residuos especiales Oficinas de Llucmajor (2023 vs 2022)

	2022		2023		2023 vs 2022	
	kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl
Eléctricos y electrónicos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pilas	2,52	0,01	3,05	0,01	20,72%	-19,25%
Tóner de Impresión	8,29	0,02	7,53	0,01	-9,12%	-39,21%
Tubos Fluorescentes	33,78	0,09	36,39	0,06	7,73%	-27,94%
Total	44,59	0,12	46,97	0,08	5,33%	-29,55%

Tabla 87. Residuos especiales Oficinas de Llucmajor (2023 vs media histórica)

	Media Histórica		2023		2023 vs media histórica	
	kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl
Eléctricos y electrónicos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Pilas	2,28	0,01	3,05	0,01	33,56%	-32,29%
Tóner de Impresión	6,90	0,02	7,53	0,01	9,26%	-44,61%
Tubos Fluorescentes	14,20	0,05	36,39	0,06	156,21%	29,89%
Total	23,38	0,08	46,97	0,08	100,90%	1,85%

Gráfica 58. Evolución en la generación de residuos especiales oficinas de Llucmajor (kg totales)



7. 1. 3. 4. 2. Oficinas de ventas

En las oficinas de ventas se generan muy pocos residuos especiales. El que más se genera es el residuo de tóner y, esporádicamente, pilas y fluorescentes.

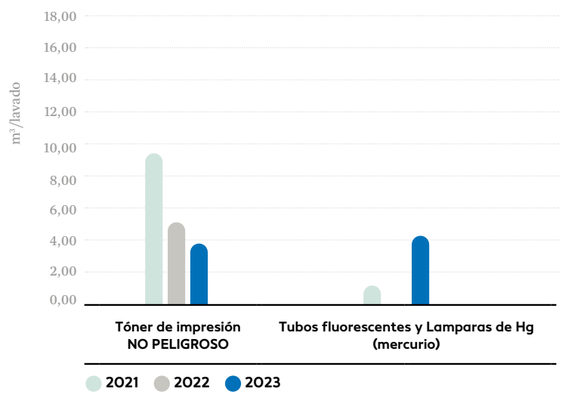
Tabla 88. Residuos oficinas de ventas (2023 vs 2022)

	2022		2023		2023 vs 2022	
	kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl
Tóner de Impresión	11,80	0,11	9,50	0,08	-19,49%	-27,31%
Tubos Fluorescentes	0,00	0,00	4,25	0,04	0,00%	0,00%
Total	11,80	0,11	13,75	0,12	16,53%	5,21%

Tabla 89. Residuos oficinas de ventas (2023 vs media histórica)

	Media Histórica		2023		2023 vs media histórica	
	kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl
Tóner de Impresión	18,87	0,23	9,50	0,08	-49,66%	-65,45%
Tubos Fluorescentes	0,33	0,00	4,25	0,04	1175,00%	775,03%
Total	19,20	0,24	13,75	0,12	-28,40%	-50,86%

Gráfica 59. Evolución en la generación de residuos especiales en oficinas de ventas kg totales (2021-2023)



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 3. 4. 3. Oficinas aeropuertos

En las oficinas de aeropuertos se generan muy pocos residuos especiales. Destaca el volumen de residuos de fluorescentes que se generan.

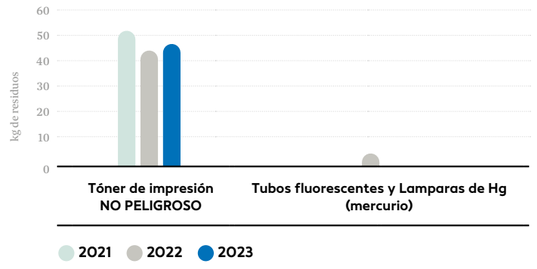
Tabla 90. Residuos oficinas aeropuertos (2023 vs 2022)

	2022		2023		2023 vs 2022	
	kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl
Tóner de impresión	42,90	0,73	44,75	0,72	4,31%	-1,06%
Tubos Fluorescentes	4,20	0,07	0,00	0,00	-100,00%	-100,00%
Total	47,10	0,80	44,85	0,73	-4,78%	-9,68%

Tabla 91. Residuos oficinas aeropuertos (2023 vs media histórica)

	Media Histórica		2023		2023 vs media histórica	
	kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl	Kg	Kg/empl
Tóner de impresión	32,34	0,71	44,75	0,00	-	-
Tubos Fluorescentes	1,40	0,03	0,00	0,72	38,39%	1,64%
Total	33,74	0,74	44,85	0,00	-100,00%	-100,00%

Gráfica 60. Evolución en la generación de residuos especiales en oficinas de aeropuertos kg totales (2021-2023)



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 4. Biodiversidad

Aspectos sobre los que se incide: Contaminación de suelos, aguas subterráneas y de superficie. Variedad de la vida animal en la zona que se ocupa.

No se tiene en cuenta este indicador porque en relación con la ocupación del suelo en términos de superficie construida, Air Europa no es propietario de ninguno de los locales.

De todas formas, algunos de los aspectos que impulsan la pérdida de la biodiversidad (cambio climático, emisiones y contaminación), están ya cubiertos por los aspectos medioambientales y los indicadores básicos correspondientes, como el consumo de agua, las emisiones, los residuos, descritos ya en esta declaración.

7. 1. 5. Emisiones

Las emisiones de gases de efecto de invernadero se dan por la combustión de los equipos, vehículos y aeronaves a motor.

7. 1. 5. 1. 1. Emisiones de CO_2 de los equipos móviles y fijos

Aspectos sobre los que se incide: Contaminación del aire. Afección de las vías respiratorias. Calentamiento Global, Cambio Climático.

Objeto del Indicador: Mantener un control sobre la estabilidad de las emisiones de gases de efecto invernadero, en este caso del CO_2.

Control y seguimiento: Las emisiones de los equipos móviles y fijos se controlan a través del consumo de combustible que los Enlaces registran en la herramienta informática GESMED.

De todos los gases contaminantes, para este indicador de emisiones solo se tendrán en cuenta las emisiones de CO_2 por ser las que se emiten en mayor cantidad.

Para calcular las emisiones de CO_2, se transforma el combustible consumido a kg de CO_2 emitidos según los fatores de emisión actualizados anualmente por el Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico. Se ha utilizado la versión V28 actualizada el 14/07/2022 de la Calculadora de huella de carbono[8].

Los factores utilizados son:

- 1L de gasolina (E10) = 2,227kg CO_2e
- 1L de diésel (B7) = 2,520 kg CO_2e
- 1L de gasóleo C = 2,721 kg CO_2e

Para que los datos anuales resulten comparables entre sí, se han utilizado estos factores de conversión en los datos históricos, por lo que los resultados de las siguientes tablas tienen pequeñas diferencias con respecto a las publicadas en los informes de años anteriores.

Las emisiones de los vehículos y equipos afectan a la calidad del aire en los alrededores de los aeropuertos y tienen una repercusión directa en el proceso de cambio climático.

Las emisiones de los equipos y vehículos se controlan a través del consumo de combustible que los Enlaces registran en la herramienta informática GESMED.

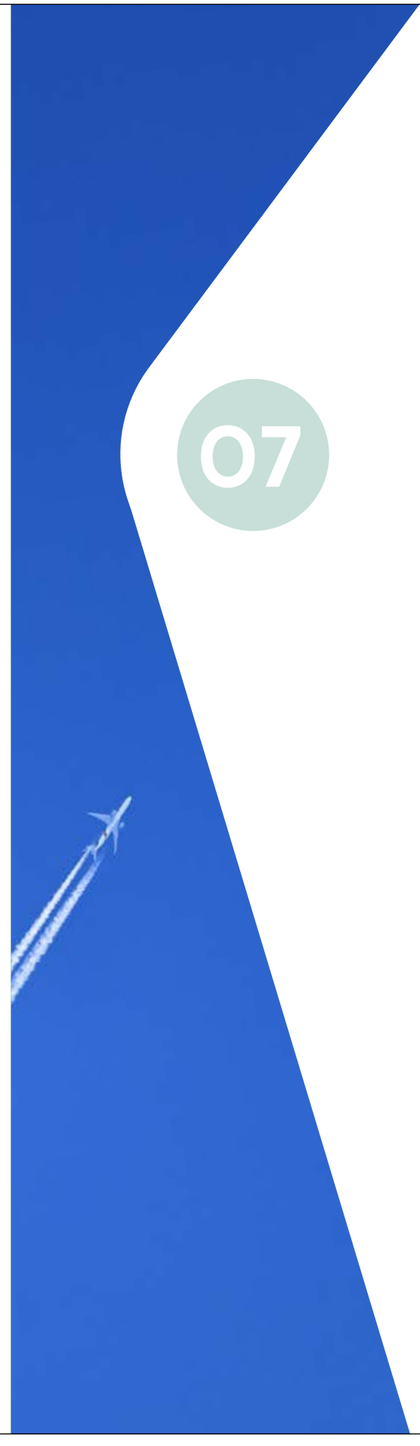
El seguimiento de este indicador se realiza por separado en cada una de las zonas, puesto que el consumo de cada departamento es distinto y el uso que se le da varía según la operativa.

Las emisiones se calculan en kg y por empleado de cada departamento y base.

8 https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/calculadoras.aspx

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07



Comportamiento ambiental:

Las emisiones de CO_2 de ir Air Europa en términos absolutos han aumentado un 3,34% respecto a 2022 y han aumentado un 14,15% con respecto a la media histórica.

Si tenemos en cuenta la emisión de CO_2 por empleado cabe destacar que tanto en comparación con 2022, que ha disminuido un 18,81% y con la media histórica, que ha disminuido un 26,34%.

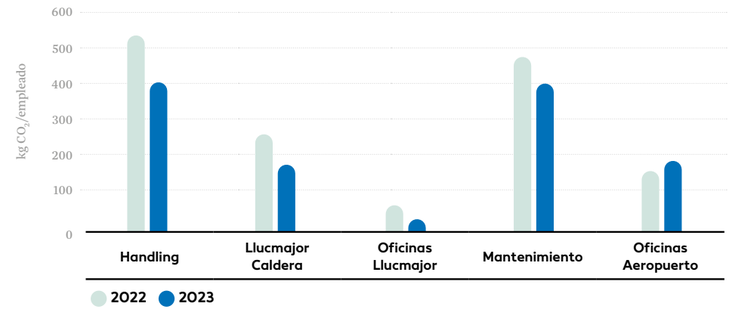
Tabla 92. Emisiones de CO_2 vehículos y equipos Air Europa (2022 vs 2023)

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			2023 vs 2022	2023 vs 2022
	kg CO_2	emp.	kgCO_2/ emp	Kg CO_2	emp.	Kg CO_2/ emp	Kg CO_2	kgCO_2/emp.
Handling	20.119,15	37,91	530,71	13.667,63	33,91	403,06	-32,07%	-24,05%
Mantenimiento	158.770,64	392,63	404,37	185.636,80	463,34	400,65	16,92%	-0,92%
Oficinas aeropuertos	6.423,51	44,91	143,03	6.478,97	37,11	174,59	0,86%	22,07%
Caldera Llucmajor	104.753,88	404,71	258,84	96.634,44	585,69	164,99	-7,75%	-36,26%
Oficinas Llucmajor	3.127,04	80,68	38,76	579,00	103,04	5,62	-81,48%	-85,50%
Total	293.194,21	960,85	305,14	302.996,84	1.223,09	247,73	3,34%	-18,81%

Tabla 93. Emisiones de CO_2 vehículos y equipos Air Europa (2023 vs media histórica)

	Media Histórica			Resultado obtenido 2023			2023 vs m.his	2023 vs m.his
	kg CO_2	emp.	kgCO_2/ emp	Kg CO_2	emp.	Kg CO_2/ emp	Kg CO_2	kgCO_2/emp.
Handling	30.743,52	27,81	1105,62	13.667,63	33,91	403,06	-55,54%	-63,54%
Mantenimiento	159.460,31	345,46	461,59	185.636,80	463,34	400,65	16,42%	-13,20%
Oficinas aeropuertos	6.044,82	30,07	201,05	6.478,97	37,11	174,59	7,18%	-13,16%
Caldera Llucmajor	68.157,60	322,57	211,30	96.634,44	585,69	164,99	41,78%	-21,91%
Oficinas Llucmajor	1.042,35	63,33	16,46	579,00	103,04	5,62	-44,45%	-65,86%
Total	265.448,61	789,24	336,33	302.996,84	1.223,09	247,73	14,15%	-26,34%

Gráfica 61. Evolución de las emisiones de CO_2 de Air Europa por empleado (2023-2022)



7. 1. 5. 1. 2. Emisiones de CO_2 de los vehículos y equipos de Mantenimiento

Notas previas al análisis:

- El destacamento de TFS cerró de forma definitiva en octubre 2019
- El destacamento de VLC cerró en el primer trimestre de 2020
- El destacamento de LCG cerró de forma definitiva el primer trimestre de 2020
- El destacamento de CQM cerró en el primer trimestre de 2021
- El destacamento de AGP cerró de forma definitiva en el último trimestre de 2021

Los vehículos de mantenimiento se utilizan para el desplazamiento desde las oficinas, talleres y almacén a los aviones para realizar su mantenimiento y para el transporte del material necesario. Los equipos son compresores, GPU, toros elevadores, etc. que son necesarios para poder realizar el mantenimiento de los aviones.

Para calcular las emisiones de CO_2, se transforma el combustible consumido a kg de CO_2 emitidos según los fatores de emisión actualizados anualmente por el Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico. Se ha utilizado la versión V28 actualizada el 14/06/2023 de la Calculadora de huella de carbono del Misterio para la transición ecológica y reto demográfico.

Los factores utilizados son:

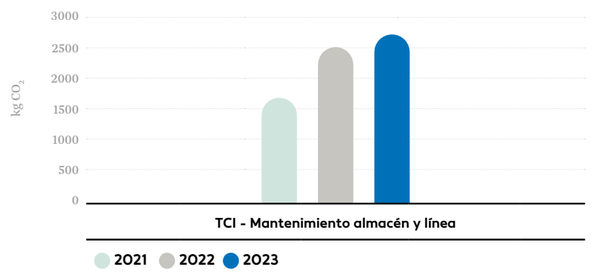
- 1L de gasolina (E10) = 2,227 kg CO_2e
- 1L de diésel (B7) = 2,520kg CO_2e

Para que los datos anuales resulten comparables entre sí, se han utilizado estos factores de conversión también en los datos históricos.

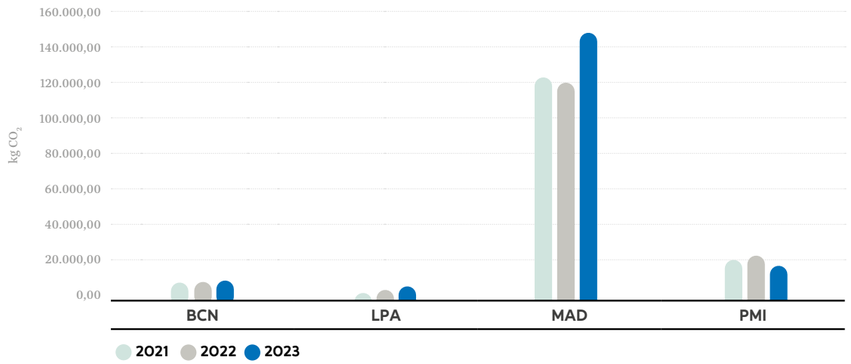
Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Gráfica 62. Evolución de las emisiones de CO_2 de bases de destacamento (2021-2023)



Gráfica 63. Evolución de las emisiones de CO_2 de bases de mantenimiento (2021-2023)



Gráfica 64. Evolución de las emisiones de CO_2 por empleado (kg CO_2/empl) bases de mantenimiento

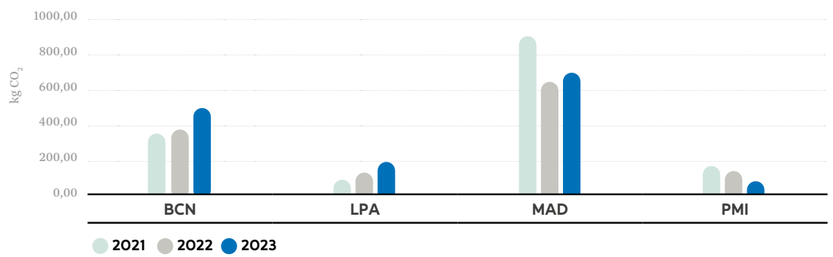


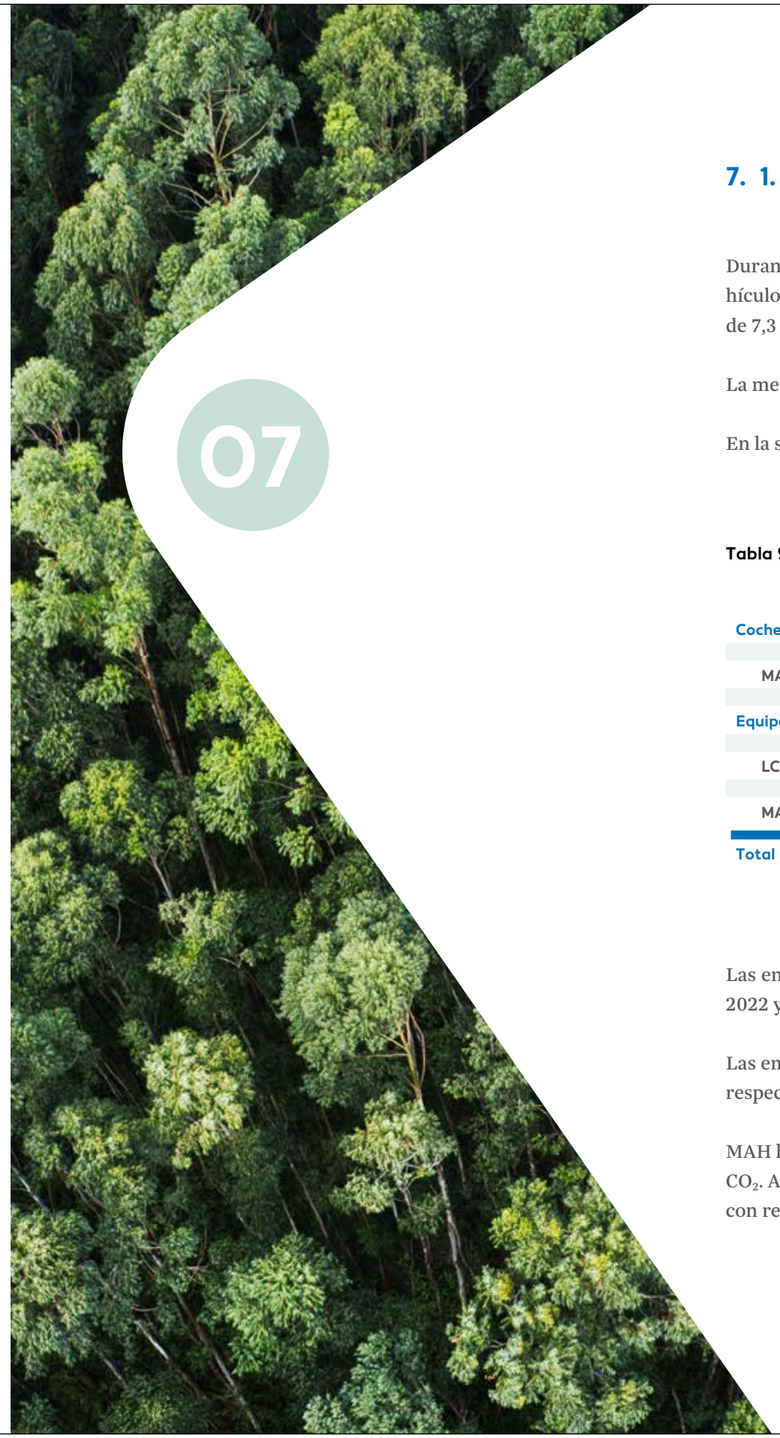
Tabla 94. Tabla Emisiones de CO_2 mantenimiento 2022 vs 2023

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	kg CO_2	empl	kgCO_2/ empl.	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/ empl.	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/empl.
BCN	8.226,60	22,05	373,13	9.315,48	20,00	465,77	13,24%	-9,29%	24,83%
LPA	4.693,07	33,18	141,44	6.952,15	34,49	201,57	48,14%	3,94%	42,52%
MAD	123.869,87	213,40	580,47	153.359,44	247,18	620,43	23,81%	15,83%	6,88%
PMI	23.462,03	162,92	144,01	18.045,27	192,78	93,61	-23,09%	18,33%	-35,00%
TCI	2.600,74	0,00	-	2.713,91	0,00	-	4,35%	-	-
Total	162.852,30	431,54	377,37	190.386,25	494,45	385,04	16,91%	14,58%	2,03%

Tabla 95. Emisiones de CO_2 mantenimiento (2023 vs media histórica)

	Umbral de aceptación (media hist)			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs media hist		
	kg CO_2	empl.	kgCO_2/ emp	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/ empl.	Kg CO_2	empl..	Kg CO_2/empl.
BCN	10.469,78	21,81	479,99	9.315,48	20,00	465,77	-11,03%	-8,31%	-2,96%
LPA	3.746,93	30,06	124,63	6.952,15	34,49	201,57	85,54%	14,72%	61,73%
MAD	123.977,19	173,99	712,57	153.359,44	247,18	620,43	23,70%	42,07%	-12,93%
PMI	20.348,92	144,65	140,68	18.045,27	192,78	93,61	-11,32%	33,28%	-33,46%
TCI	2.088,40	0,00	-	2.713,91	0,00	-	29,95%	-	-
Total	160.631,22	370,51	433,54	190.386,25	494,45	385,04	18,52%	33,45%	-11,19%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272



07

7. 1. 5. 1. 3. Emisiones de CO_2 de los vehículos y equipos de Handling

Durante el año 2023 se ha operado con un total de 24 equipos de handling y 3 vehículos. La base de MAH es la única que dispone de vehículo, con una antigüedad de 7,3 años.

La media de antigüedad de los equipos de handling es de 9,72.

En la siguiente tabla se puede ver el detalle de los equipos y vehículos por base.

Tabla 96. Vehículos y antigüedad de los equipos de las bases de Autohandling

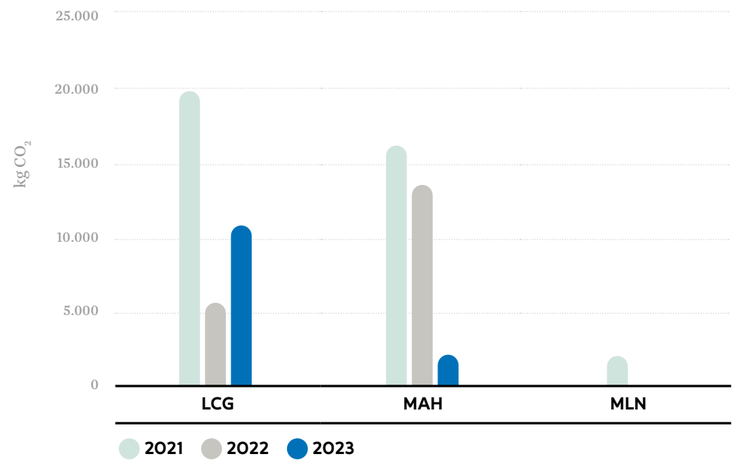
	Nº	Antigüedad
Coches y Furgonetas	3	7,3
MAH	3	7,3
Equipo Handling	24	10,93
LCG	9	14,66
MAH	15	7,2
Total general	30	9,72

Las emisiones de CO_2 por empleado han disminuido en un 10,55% con respecto a 2022 y aumentan un 21,95% con respecto a la media histórica.

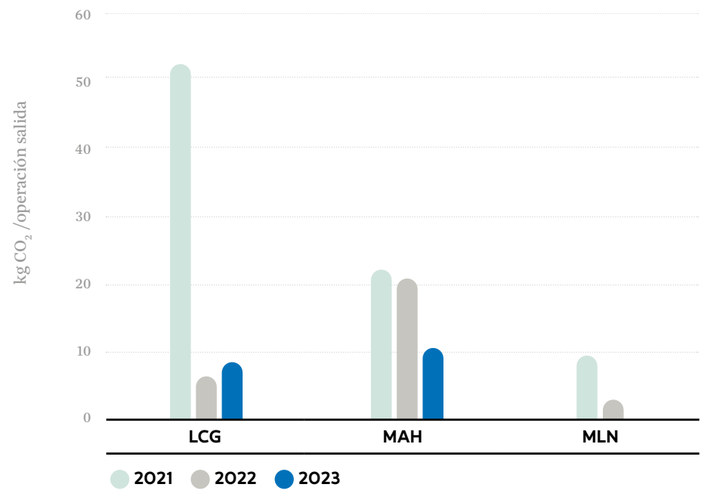
Las emisiones de CO_2 por operaciones de salida han disminuido en un 32,75% con respecto a 2022 y un 61,15% con respecto a la media histórica.

MAH ha disminuido el número de operaciones, por consiguiente, las emisiones de CO_2. A diferencia de LCG que ha aumentado las operaciones y las emisiones de CO_2 con respecto al 2022.

Gráfica 65. Evolución de las emisiones de CO_2 bases de Autohandling (2021-2023)



Gráfica 66. Evolución de las emisiones de CO_2 por operación de salida (kg CO_2/op) bases de autohandling (2021-2023)



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

Tabla 97. Emisiones de por empleado handling (2022 vs 2023)

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	kg CO_2	empl.	kgCO_2/ empl.	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/ empl.	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/empl.
LCG	6.251,69	21,00	297,66	11.312,91	25,03	451,97	80,96%	19,18%	51,84%
MAH	13.814,54	14,61	945,77	2.354,72	8,88	265,17	-82,95%	-39,21%	-71,96%
MLN	52,92	2,30	23,00	0,00	0,00	-	-100,00%	-100,00%	-
Total	20.119,15	37,91	530,71	13.667,63	33,91	403,06	-32,07%	-10,55%	-24,05%

Tabla 98. Emisiones de CO_2 por operación handling (2022 vs 2023)

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	kg CO_2	op	kgCO_2/ op	Kg CO_2	op	Kg CO_2/ op	Kg CO_2	op.	Kg CO_2/op
LCG	6.251,69	980	6,379	11.312,91	1.385	8,16	80,96%	41,33%	28,04%
MAH	1.3814,53	572	24,15	2.354,72	198	11,89	-82,95%	-65,38%	-50,76%
MLN	52,92	15	3,52	-	-	-	-	-	-
Total	20.119,149	1.567	12,83	13.667,63	1583	8,63	-32,07%	1,02%	-32,75%

Tabla 99. Emisiones de CO_2 por empleado bases Autohandling (2023 vs media histórica)

	Umbral de aceptación (media hist)			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs (media hist)		
	kg CO_2	empl.	kgCO_2/ empl.	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/ empl.	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/empl.
LCG	12.508,77	14,30	874,69	11.312,91	25,03	451,97	-9,56%	75,02%	-48,33%
MAH	16.474,11	9,41	1.750,29	2.354,72	8,88	265,17	-85,71%	-5,65%	-84,85%
MLN	1.760,64	4,09	430,09	0,00	0,00	-	-100,00%	-100,00%	-
Total	30.743,52	27,81	1.105,62	13.667,63	33,91	403,06	-55,54%	21,95%	-63,54%

Tabla 100. Emisiones de CO_2 por operación de salida bases Autohandling (2023 vs media histórica)

	Umbral de aceptación (media hist)			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs (media hist)		
	kg CO_2	op	kgCO_2/ op	Kg CO_2	op.	Kg CO_2/ op	Kg CO_2	op.	Kg CO_2/op
LCG	12.508,76	605	20,67	11.312,91	1.385	8,16	-9,56%	128,93%	-60,49%
MAH	16.474,11	608	27,09	2.354,72	198	11,89	-85,71%	-67,43%	-56,11%
MLN	1.760,64	170,33	10,33	-	-	-	-	-	-
Total	30.743,52	1.383,33	22,22	13.667,63	1583	8,63	-55,54%	14,43%	-61,15%

7. 1. 5. 1. 4. Emisiones CO_2 Vehículos Oficinas de Aeropuertos

Los vehículos de las oficinas de los aeropuertos se utilizan para desplazarse desde las oficinas a las aeronaves y, en el caso de jefatura de escala, se utilizan además para el desplazamiento a la oficina de equipajes olvidados y para la supervisión de los vuelos.

La antigüedad media de los vehículos es de 5,7:

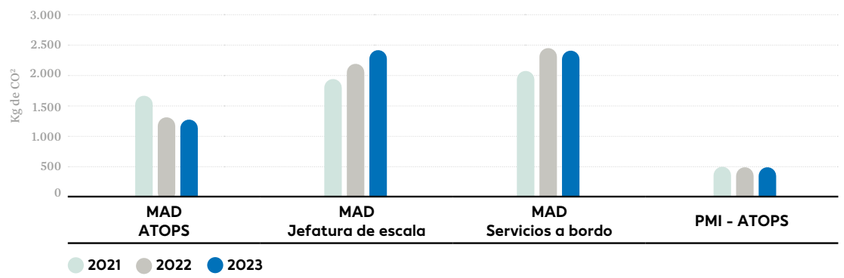
Tabla 101. Vehículos de oficinas de aeropuertos por número y antigüedad

	Nº de vehículos	Antigüedad (años)
MAD	6	4,7
ATOPS	1	6,2
Jefatura de escala	2	3
Producto y Clientes	2	5,1
PMI	1	8,4
ATOPS	1	8,4
Total	7	5,7

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

Gráfica 67. Evolución de las emisiones de CO_2 vehículos oficinas aeropuertos (2021-2023)



Gráfica 68. Evolución de las emisiones de CO_2 por empleado (kg CO_2/empl) oficinas aeropuertos (2021-2023)

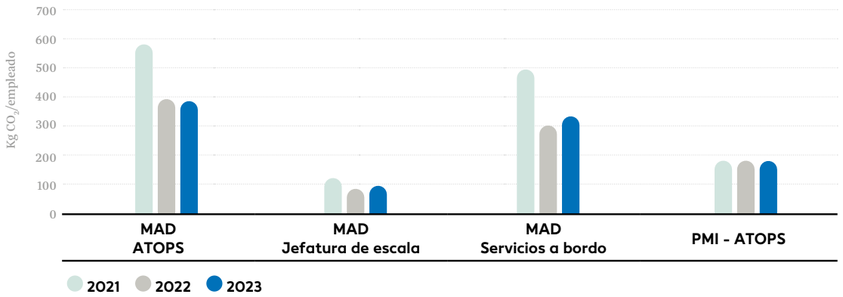


Tabla 102. Emisiones de CO_2 oficinas aeropuertos (2022 vs 2023)

	Punto de partida 2022			Resultado obtenido 2023			Comparativa 2023 vs 2022		
	$kgCO_2$	empl.	$kgCO_2$/ empl.	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/ empl.	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/ empl.
MAD - ATOPS	1.266,63	3,00	422,21	1.227,24	3,00	409,08	-3,11%	0,00%	-3,11%
MAD - Jefatura de escala	2.176,93	31,00	70,23	2.359,30	24,11	97,86	8,38%	-22,22%	39,33%
MAD - Subdirección de servicios a bordo	2.438,25	7,91	308,09	2.390,14	7,00	341,45	-1,97%	-11,55%	10,83%
PMI - ATOPS	541,70	3,00	180,57	502,29	3,00	167,43	-7,28%	0,00%	-7,28%
Total	6.423,51	44,91	143,03	6.478,97	37,11	174,59	0,86%	-17,37%	22,07%

Tabla 103. Emisiones de CO_2 oficinas aeropuertos (2023 vs media histórica)

	Umbral de aceptación (media histórica)			Resultado obtenido 2023			Comparativa (2023 vs media histórica)		
	$kgCO_2$	empl.	$kgCO_2$/ empl.	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/ empl.	Kg CO_2	empl.	Kg CO_2/ empl.
MAD - ATOPS	1.392,20	2,50	557,62	1.227,24	3,00	409,08	-11,85%	20,16%	-26,64%
MAD - Jefatura de escala	1.756,51	19,88	88,35	2.359,30	24,11	97,86	34,32%	21,26%	10,76%
MAD - Subdirección de servicios a bordo	2.411,46	5,16	466,91	2.390,14	7,00	341,45	-0,88%	35,53%	-26,87%
PMI - ATOPS	484,65	2,52	192,07	502,29	3,00	167,43	3,64%	18,89%	-12,83%
Total	6.044,82	30,07	201,05	6.478,97	37,11	174,59	7,18%	23,42%	-13,16%

7. 1. 5. 1. 5. Acciones para reducir las emisiones de CO_2 de vehículos y equipos

Impulso para la concienciación de los empleados a través de las newsletter.

Inspecciones rigurosas previas a las ITA e ITV para el eficiente funcionamiento de los vehículos.

Renovación de equipos por otros más eficientes.

Estudio para la renovación de quipos cuando finalice el contrato de leasing para la incorporación de vehículos eléctricos.

Reuniones con el CEM- AENA relacionadas con acciones a tomar en los aeropuertos en cuanto a puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 5. 2. Emisiones de gases contaminantes de los aviones

Aspectos sobre los que se incide: Contaminación del aire. Afección de las vías respiratorias. Calentamiento Global, Cambio Climático.

Objeto del Indicador: Mantener un control sobre la estabilidad de las Emisiones de gases de efecto invernadero.

Control y Seguimiento: Se analiza el CO_2 Equivalente, ya que aúna el poder de calentamiento de todos los gases que se emiten por pasajero y kilómetro transportado (PKT). Se utilizan kg de CO_2 equivalente y no toneladas en la relativización para hacer los datos más comprensibles ya que son valores extremadamente pequeños.

Relativizar las emisiones emitidas por PKT permite comparar la eficiencia entre las diferentes flotas.

Para el cálculo del combustible consumido se sigue lo marcado en la Directiva 2008/101/CE, al Reglamento (UE) 421/2014 y el Reglamento (UE) 2017/2392 (Comercio de emisiones EU-ETS) y todos los datos ofrecidos están verificados por una tercera parte y son remitidos a la autoridad competente anualmente. El método seguido es el Método A que marca dicha Directiva.

Para calcular las emisiones de los vuelos, se pasa el combustible consumido a emisiones de CO_2 equivalente según los factores de conversión extraídos de la base de datos del DEFRA (Department of Energy & Climate Change UK) para el año 2020, en el que se indica que 1kg de queroseno Jet-A1 emite 3,18141 kg de CO_2 equivalente. Este factor cambia sensiblemente cada año, por lo que para que los datos sean comparables entre sí y no sufran distorsiones, se han modificado los datos históricos utilizando este factor.

Comportamiento Ambiental Global

El número de vuelos operados por Air Europa ha aumentado un 6,60% con respecto al año anterior, así como el número de pasajeros transportados que ha aumentado un 14,27%. Esto supone un aumento de los pasajeros-km y toneladas-km transportados por la compañía aumentando entorno a un 14% estos dos indicadores.

El número de vuelos que realizan habitualmente otras compañías para Air Europa también ha disminuido en 0,87%, comparado con 2022.

Para el cálculo del combustible consumido se sigue lo marcado en la Directiva 2008/101/CE, al Reglamento (UE) 421/2014 y el Reglamento (UE) 2017/2392 (Comercio de emisiones EU-ETS) y todos los datos ofrecidos están verificados por una tercera parte y son remitidos a la autoridad competente anualmente. El método seguido es el Método A que marca dicha Directiva.

Para calcular las emisiones de los vuelos, se pasa el combustible consumido a emisiones de CO_2 equivalente según los factores de conversión extraídos de la base de datos del DEFRA (Department of Energy & Climate Change UK) para el año 2021, en el que se indica que 1kg de queroseno Jet-A1 emite 3,18141 kg de CO_2 equivalente. Este factor cambia sensiblemente cada año, por lo que para que los datos sean comparables entre sí y no sufran distorsiones, se han modificado los datos históricos utilizando este factor.

Las emisiones de CO_2 equivalente de los vuelos operados por Air Europa han aumentado el 15,32%. Los pasajeros-km transportados y las toneladas-km transportados han aumentado (en torno al 14%), la ratio de kg de CO_2 por pasajero-km y por tonelada-km ha aumentado ligeramente en torno al 1% respecto al año 2022. En la siguiente tabla se puede ver el detalle de los datos desde el año 2020 hasta el 2023.

Tabla 104. Emisiones de CO_2 eq de todos los vuelos AEA (2020-2023)

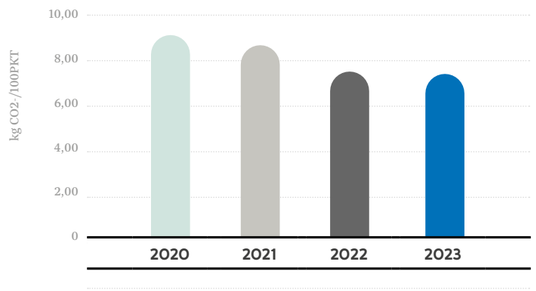
	Nº Vuelos	tCO_2-e	PKT	TKT	Kg CO_2e/ 100PKT	Kg CO_2e/ 100TKT
2020	37.277	857.908	9.548.170.274	1.115.884.071	8,99	76,88
2021	40.306	1.052.100	12.511.132.025	1.525.588.431	8,41	68,96
2022	63.635	2.014.765	28.151.075.994	3.355.842.584	7,16	60,04
2023	**67.834**	**2.323.347**	**33.039.239.652**	**3.735.162.205**	**7,03**	**62,20**
media histórica (2020-22)	47.073	1.308.258	16.736.792.764	1.999.105.029	8,18	68,63
2023 vs 2022	6,60%	15,32%	17,36%	11,30%	-1,74%	3,61%
2023 vs media histórica	44,10%	77,59%	97,40%	86,84%	-14,07%	-9,36%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

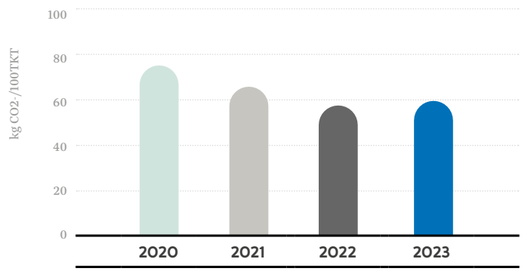
07

En las siguientes gráficas se puede ver la evolución en las emisiones de todos los vuelos operados. Se ve una disminución de las emisiones por pasajero-km y un aumento por tonelada-km, debido al aumento de la actividad del año 2023 en el primero de los casos.

Gráfica 69. Evolución de las emisiones de CO_2 (kg CO_2e/100PKT) de todos los vuelos operados



Gráfica 70. Evolución de las emisiones de CO_2 (kg CO_2e/100TKT) de todos los vuelos operados



7. 1. 5. 2. 1. Aviones de Air Europa (dentro del AOC)

Centrándonos en los vuelos operados con aeronaves incluidas en el AOC de Air Europa, se observa la misma tendencia de disminución de las emisiones por PKT y ligero aumento por TKT debido al aumento del número de vuelos. También hay que tener en cuenta que la intensidad de emisión de los vuelos operados con AOC de Air Europa es mucho menor que la de los vuelos realizados por otros operadores.

Tabla 105. Emisiones de CO_2 equivalente de los vuelos operados bajo AOC de AEA

	Nº Vuelos	tCO_2-e	PKT	TKT	Kg CO_2e/ 100PKT	Kg CO_2e/ 100TKT
2020	22.242	773.875	8.822.862.707	1.042.629.868	11,92	100,91
2021	28.166	995.038	12.105.523.128	1.479.650.638	16,22	132,73
2022	48.709	1.912.768	27.192.760.887	3.242.463.482	7,03	58,99
2023	**53.038**	**2.187.710**	**31.514.069.157**	**3.580.742.134**	**6,94**	**61,10**
media histórica (2020-22)	33.039	1.227.227	16.040.382.241	1.921.581.329	8,01	66,82
2023 vs 2022	8,89%	14,37%	15,89%	10,43%	-1,31%	3,57%
2023 vs media histórica	60,53%	78,26%	96,47%	86,34%	-13,32%	-8,57%

Tabla 106. Emisiones de CO_2 equivalente de los vuelos operados con AOC distinto al de AEA

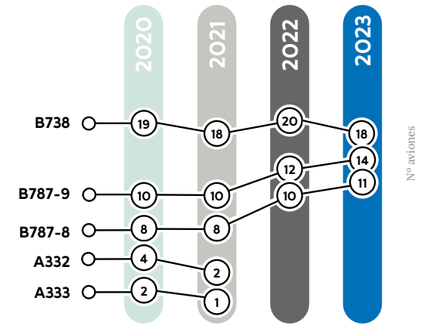
	Nº Vuelos	tCO_2-e	PKT	TKT	Kg CO_2e/ 100PKT	Kg CO_2e/ 100TKT
2020	15.035	84.032	725.307.657	73.254.203	11,59	114,71
2021	12.140	57.062	405.608.897	45.937.794	14,07	124,22
2022	14.926	101.997	958.315.107	113.379.102	10,64	89,96
2023	**14.796**	**135.638**	**1.525.170.495**	**154.420.070**	**8,89**	**87,84**
media histórica (2020-22)	14.034	81.031	696.410.554	77.523.700	12,10	109,63
2023 vs 2022	22,95%	78,75%	136,27%	146,81%	-24,35%	-27,58%
2023 vs media histórica	5,43%	67,39%	119,00%	99,19%	-26,50%	-19,88%

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

En la siguiente grafica se puede visualizar como durante el año 2020 se empezaron a dar de baja las aeronaves A330 por las de Boeing, apostando por la eficiencia en consumo y reducción de emisiones.

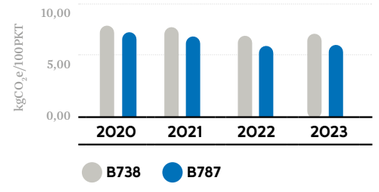
Gráfica 71. Evolución de la flota de Air Europa (2020-2023)



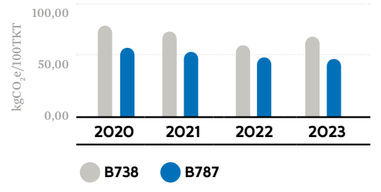
Por flotas de Air Europa, la que tiene una intensidad de emisión menor es la flota más nueva de la compañía: Dreamliner B788 y B789, siendo dos de las aeronaves de largo radio más eficientes del mercado.

En la siguiente gráfica se puede ver las emisiones por pasajero-km y por tonelada-km de las flotas de Air Europa. Todas han aumentado ligeramente la intensidad de emisión, en términos netos, han aumentado las emisiones de la flota de Air Europa un 9,59%.

Gráfica 72. Emisiones de CO_2 equivalente por flota (AEA AOC) (kg CO_2e/100PKT)



Gráfica 73. Emisiones de CO_2 equivalente por flota (AEA AOC) (kg CO_2e/100TKT)



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 5. 2. 2. Flota B-738

La flota del Boeing 737-800 estaba compuesta por un total de 18 aeronaves al finalizar el año 2023. Estos aviones tienen un alcance 4.630 km y una capacidad media para 187 pasajeros.

Las emisiones de CO_2 (t CO_2e 3,18) de esta flota por pasajero transportado han aumentado un 7,25% comparándolo con el año anterior, y un 45,86% si se compara con la media histórica.

Tal y como se indicó anteriormente, esto es debido al aumento en un 8,38% de los pasajeros transportados y las altas cifras de ocupación, que han supuesto un aumento del 7,04% de los PKT y una disminución del -1,65% TKT respecto al 2022.

Tabla 107. Emisiones de CO_2eq flota B738 (2022 vs 2023)

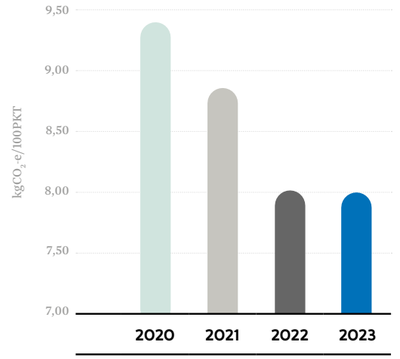
Emisiones B738

Punto de partida (2022)			Resultado obtenido (2023)		
A	B	R	A	B	R
t CO_2e	PKT	kg CO_2e/100PKT	t CO_2e	PKT	kg CO_2e/100PKT
385.757	4.816.462.346	8,01	413.709	5.155.686.829	8,02

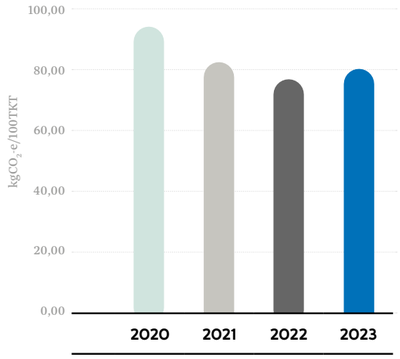
Tabla 108. Emisiones de CO_2eq flota B738 (2020-2023)

B738	Nº Vuelos	tCO_2-e	PKT	TKT	Kg CO_2/ 100PKT	Kg CO_2/ 100TKT
2020	16.770	205.723	2.214.532.138	225.443.109	9,29	91,25
2021	20.935	259.446	2.947.605.173	317.211.975	8,80	81,79
2022	34.300	385.757	4.816.462.346	529.468.531	8,01	72,86
2023	**37.150**	**413.709**	**5.155.686.829**	**520.742.058**	**8,02**	**79,45**
media histórica (2020-22)	24.002	283.642	3.326.199.886	357.374.538	8,70	81,97
2023 vs 2022	8,31%	7,25%	7,04%	-1,65%	0,19%	9,04%
2023 vs media histórica	54,78%	45,86%	55,00%	45,71%	-7,77%	-3,08%

Gráfica 74. Evolución de las emisiones de la flota B738 (kg CO_2eq/100PKT)



Gráfica 75. Evolución de las emisiones de la flota B738 (kg CO_2eq/100TKT)



7. 1. 5. 2. 3. Flota B787

Los aviones B787-8 y B-789 se han incorporado paulatinamente a la flota de Air Europa hasta tener una flota totalmente renovada. Se trata de los aviones más eficientes para los vuelos de largo radio en el mercado, con una reducción estimada por Boeing del 20% en las emisiones de gases a la atmósfera comparado con aviones del mismo tamaño.

En 2023 se han incorporado 1 B787-9 y 2 B787-8, al finalizar el año la compañía contaba con 14 aviones B788 y 11 B789, con un total de 25 aviones Dreamliner.

Es la flota más joven de Air Europa y la que menos CO_2 emite por pasajero y km transportado, con una media de 6,73 Kg de CO_2 equivalente por cada 100 pasajeros-km transportados en el año 2023.

El B787 tienen un alcance de 14.700 km y una capacidad para 296 pasajeros (B788) y 336,6 pasajeros (B789)

El número de vuelos de esta flota ha aumentado un 10,31% durante el año 2023. Los PKT han tenido un aumento ya que, se ha aumentado el número de pasajeros respecto al año 2022 en un 11,11%. De esta forma, se observa un aumento del 17,80% de los PKT y un incremento del 12,79% TKT respecto al 2022.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

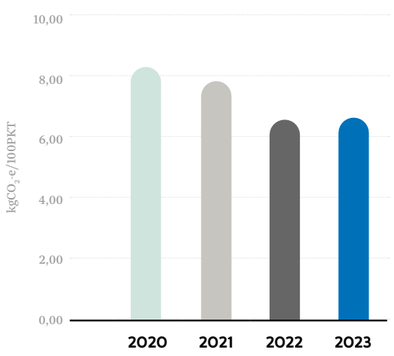
Tabla 109. Emisiones flota B787 (B788+B789)

Punto de partida (2022)			Resultado obtenido (2023)		
A	B	R	A	B	R
t CO_2e	PKT	kg CO_2e/100PKT	t CO_2e	PKT	kg CO_2e/100PKT
1.526.683	22.376.298.541	6,82	1.774.001	26.358.382.328	6,73

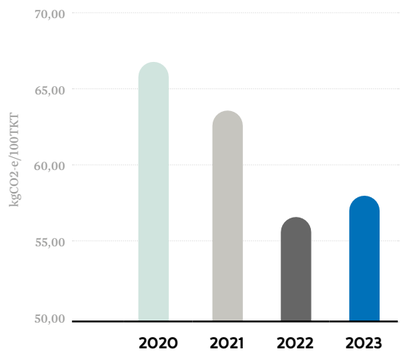
Tabla 110. Emisiones de CO_2eq flota B787 (2020-2023)

B787	Nº Vuelos	tCO_2-e	PKT	TKT	Kg CO_2e/ 100PKT	Kg CO_2e/ 100TKT
2020	4.100	424.961	5.005.223.764	630.494.045	8,49	67,40
2021	7.225	735.364	9.157.917.955	1.162.433.360	8,03	63,26
2022	14.403	1.526.683	22.376.298.541	2.712.930.122	6,82	56,27
2023	15.888	1.774.001	26.358.382.328	3.060.000.076	6,73	57,97
media histórica (2020-22)	8.576	895.669	12.179.813.420	1.501.952.509	7,78	62,31
2023 vs 2022	10,31%	16,20%	17,80%	12,79%	-1,36%	3,02%
2023 vs media histórica	85,26%	98,06%	116,41%	103,73%	-13,50%	-6,96%

Gráfica 76. Evolución de las emisiones de la flota B787 (kg CO_2e/100PKT)



Gráfica 77. Evolución de las emisiones de la flota B787 (kg CO_2e/100TKT)



7. 1. 5. 2. 4. Acciones para reducir las emisiones de CO_2 de los aviones

- Análisis de los datos obtenidos en la plataforma de SmartFuel para el control y seguimiento del consumo de combustible. Desde operaciones se ha llevado un seguimiento de estos datos para el análisis de consumo de combustible de los pilotos.
- En 2023 se está trabajando en el análisis de todos los datos extraídos de los mensajes ACARS. Estos mensajes permiten obtener información en tiempo real con datos muy exhaustivos, lo cual permite analizar el consumo de combustible por tramos
- Concienciación a las tripulaciones y demás departamentos implicados (ATOPS, OCC, etc).
- Optimización de la cantidad de combustible transportado.
- Establecer con la empresa proveedora un diseño más ligero de los ULD

7. 1. 6. Vertidos

7. 1. 6. 1. Simulacros Medioambientales

El proceso para realizar simulacros medioambientales está recogido en el Procedimiento General 8 de Air Europa “Respuesta a Incidentes Medioambientales”.

En el procedimiento se estableció una periodicidad de elaboración anual, de tal manera que un año se realiza el de vertidos y el siguiente de incendios.

Los departamentos que tienen que realizar el simulacro son: bases de mantenimiento, instrucción mantenimiento y handling.

En el año 2023 todas las bases han realizado un simulacro de incendios.

7. 1. 6. 2. Emergencias ambientales

Durante el año 2023 no se han producido emergencias ambientales en Air Europa.

Se ha recibido en el mes de julio, un SAMA, un aviso de la Guardia Civil por unos contenedores y materiales acumulados al lado de nuestras naves en el aeropuerto de MAD.

Ya estamos en proceso de comunicación a las autoridades de que dichos materiales no pertenecen a la compañía y que de forma reiterativa nos dejan residuos colindantes a nuestra nave.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

7. 1. 7. Ruido

El ruido constituye una de las principales preocupaciones del sector aeronáutico, debido al impacto sobre las poblaciones en torno a los aeropuertos. Además de las sanciones que se pueden llegar a recibir.

Las aeronaves deben cumplir unos estándares de ruido que dependen de su fecha de diseño para poder certificarse y operar. Toda la flota de Air Europa es de última generación con lo que cumple con los estándares definidos por la Organización de Aviación Internacional (OACI) contenida en el Volumen I del Anexo 16.

Los aviones que actualmente están entrando en operación son 20 decibelios más silenciosos que hace 30 años.

En octubre de 2005, Air Europa obtiene aprobación operacional P-RNAV (Sistema de Precisión de Navegación) para toda flota, siendo la primera compañía española en recibir esta aprobación, lo que nos ayuda a tener mayor precisión a la hora de navegar y evitar zonas, por ejemplo, “zonas acústicamente sensibles”.

En diciembre de 2015, Air Europa obtiene aprobación operacional RNAV-1 para todos los aviones de la flota, la cual extiende la capacidad de navegación de precisión por satélite. Una vez más Air Europa es la primera compañía española en conseguir este tipo de aprobación operacional.

El ruido está regulado a través de los AIP (Aeronautical Information Publication) de cada aeropuerto. Los AIP incluyen procedimientos anti-ruido, que abarcan las operaciones de llegada, en tierra y salida de cada aeropuerto, incluso se indican restricciones operativas nocturnas por cuota de ruido y procedimientos de atenuación de ruido, que solamente podrán ser omitidos por motivos de seguridad.

Los procedimientos de atenuación de ruido a ser aplicados por las tripulaciones de vuelo están especificados en el Manual de Operaciones de Air Europa.

En varios de los aeropuertos operados por Air Europa, se realiza un seguimiento radar de las trayectorias de salida y entrada al aeropuerto, así como medición del nivel acústico producido por cada operación. Generalmente este sistema funciona durante las 24 horas de forma automática y para la identificación de la aeronave dispone de los datos radar y de planes de vuelo, así como la posición de la aeronave en cada instante.

Las tripulaciones de vuelo conocen esta circunstancia y están muy sensibilizadas por estos temas.

El ruido de los vehículos en plataforma y de los equipos de asistencia a la aeronave, pueden considerarse insignificantes frente al ruido generado por las aeronaves, no siendo tampoco un aspecto significativo para Air Europa.

7. 2. Manual de buenas prácticas ambientales

Air Europa, comprometida con el Medio Ambiente, elaboró un Manual de Buenas Prácticas Medioambientales como complemento necesario a la Sensibilización Ambiental de la Compañía en todas sus actividades, de aplicación a todos los trabajadores de Air Europa, tanto en las oficinas centrales, como en cada una de las sedes aeroportuarias. La publicación y difusión del Manual de Buenas Prácticas se realiza a través de Atenea y de las noticias mensuales.

Las Buenas Prácticas que se exponen en el manual son muy útiles y sencillas de aplicar, tanto por su simplicidad como por los sorprendentes resultados que se obtienen, contribuyendo de esta manera a conseguir entre todos, un objetivo fundamental: el Desarrollo Sostenible.

El manual incluye un anexo que explica las Buenas Prácticas Ambientales para las Visitas, que se entrega siempre que se recibe una visita externa, de manera que los visitantes también contribuyan a la conservación del Medio Ambiente.

7. 2. 1. Indicadores del sistema de gestión ambiental

7. 2. 1. 1. Inspecciones de Medio Ambiente

7. 2. 1. 1. 1. Segregación de Residuos a Bordo

El objetivo de realizar inspecciones de segregación a bordo es verificar el cumplimiento del AEA-PE0-037 y AEA-PE0-029, en el que se indica la obligatoriedad y sistemática de segregar los residuos que se generan a bordo.

En el año 2019, el 72% de las inspecciones realizadas tuvieron como resultado una incorrecta segregación de residuos a bordo, dicha cifra disminuyó tan solo un 1% en el año 2020 en el que únicamente se realizaron inspecciones de segregación de residuos a bordo en los meses de enero y febrero, debido la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19. Durante la pandemia no se ha realizado ninguna inspección con motivo del cambio en la gestión de residuos a bordo.

En el año 2021, el 70% de las inspecciones realizadas tuvieron como resultado una incorrecta segregación de residuos abordo, el periodo en el que se realizaron inspecciones fue de junio a diciembre.

En el año 2022 el 46% de las inspecciones realizadas tuvieron como resultado una correcta segregación a bordo, un 21% favorable con defecto leve y un 33% desfavorable.

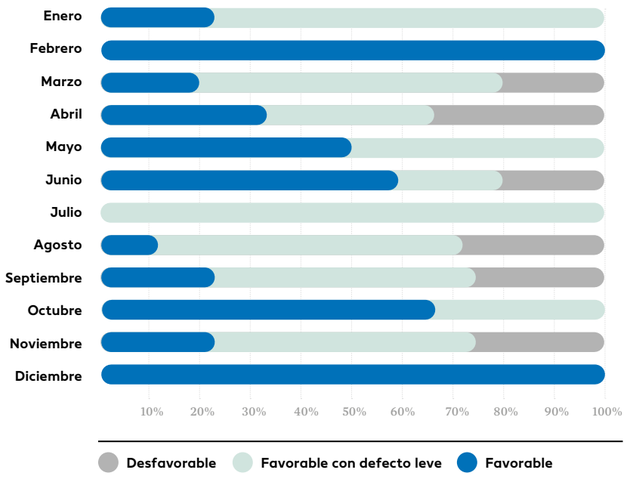
En el año 2023, el 63% de las inspecciones realizadas tuvieron como resultado una incorrecta segregación a bordo, de estos, un 47,83% corresponde a defectos leves y un 15,22% a desfavorables.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

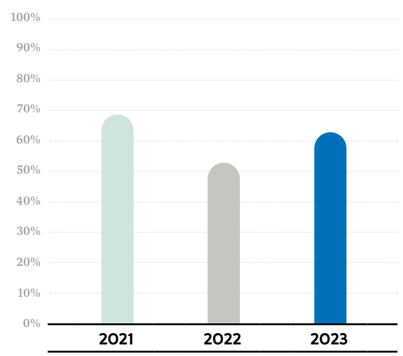
Estos son los resultados obtenidos en 2023:

Gráfica 78. Evolución anual del resultado de las Inspecciones de Segregación a Bordo

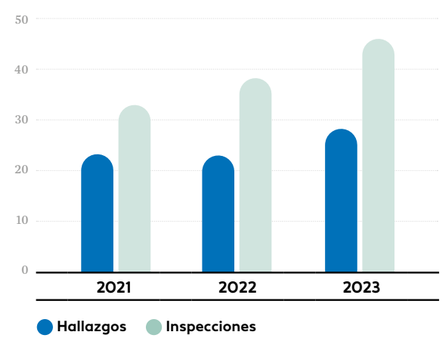


Entendiendo favorable con defecto leve como hallazgo, la suma de esta categoría y desfavorable dan un resultado final del 63% de las inspecciones realizadas en 2023 han tenido como resultado una incorrecta segregación. Debemos de tener en cuenta, que el número de inspecciones ha aumentado con respecto a 2022.

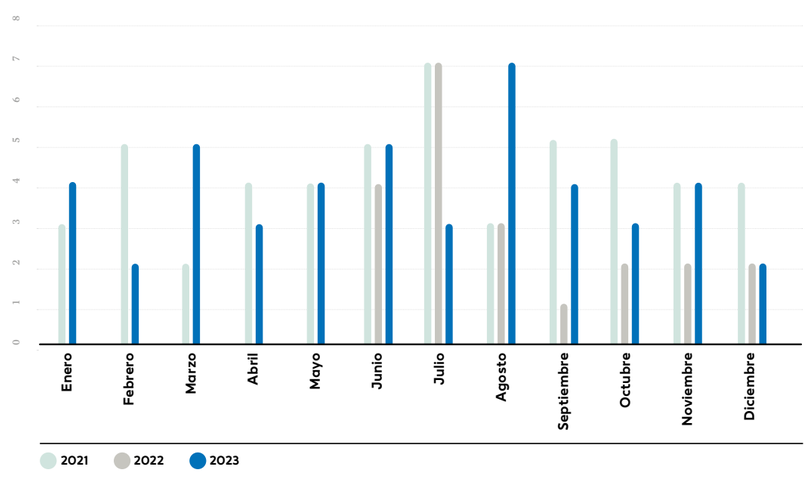
Gráfica 79. Comparativo anual de hallazgos



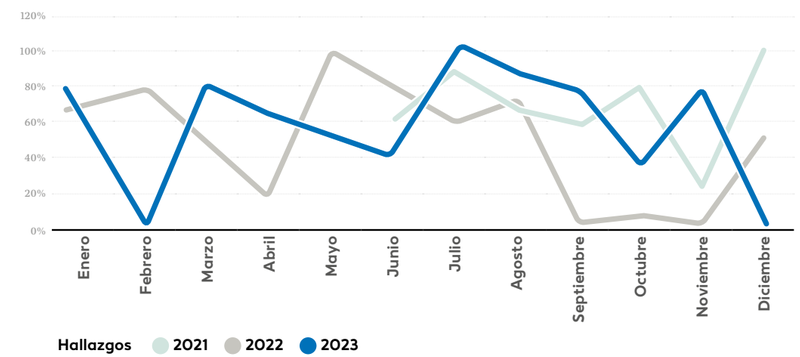
Gráfica 80. Comparativo anual de resultados



Gráfica 81. Comparativo del número de hallazgos por mes (2021-2023)



Gráfica 82. Evolutivo anual de hallazgos (2021-2023)



Casi la totalidad de inspecciones en el año 2023 se realizaron por los supervisores de Catering, exceptuando nueve realizadas por tres técnicos de Sistemas de Gestión.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

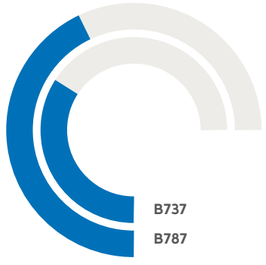
Gráfica 83. Porcentaje de Inspecciones realizadas en las bases (2023)

En la siguiente tabla, se resumen las inspecciones realizadas por flota y año:

Tabla 111. Número de inspecciones realizadas por flota (2021-2023)

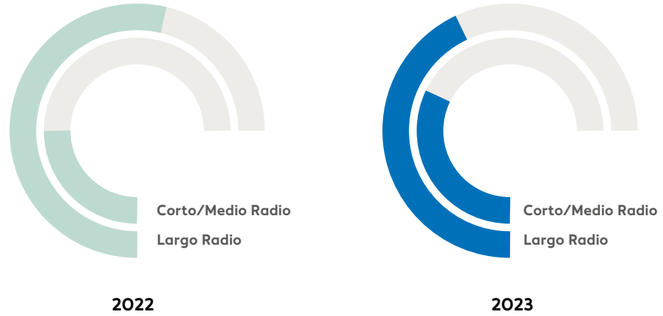
	2021	2022	2023
B737	4	15	21
B787	27	24	25
Total	31	39	46

Gráfica 84. Inspecciones por tipo de vuelo (2023)



Evolución de las inspecciones de segregación a bordo según el tipo de vuelo, diferenciando entre corto y largo radio:

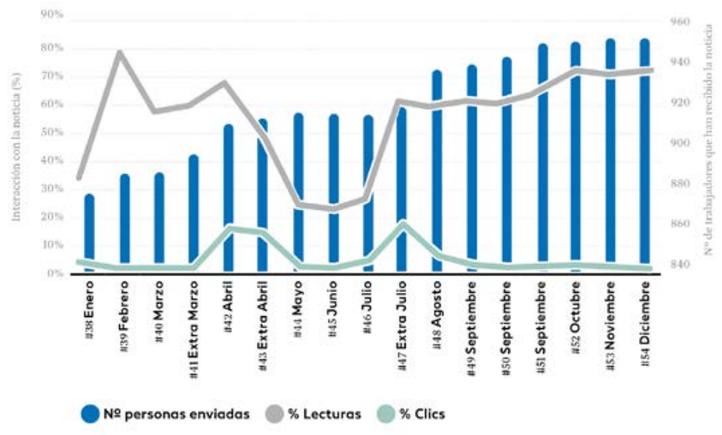
Gráfica 85. Inspecciones por tipo de vuelo (2022 y 2023)



7. 2. 1. 2. Interacción del personal de Air Europa con las noticias de Sistemas de Gestión

En el 2019, se publicaron 17 noticias, una más que el año anterior, y aumentó el número de empleados que recibieron las noticias. La media de lectura durante todo el año fue de 57,3% y la media de clics 3,8%.

Gráfica 86. Comportamiento de los empleados con las noticias de SSGG en 2019



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

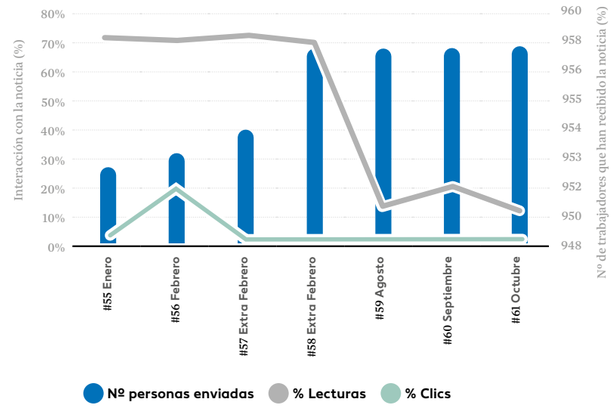
07

En el 2020, se publicaron 9 noticias, ocho menos que el año anterior debido a la afectación por ERTE del personal de Sistemas de Gestión.

Los envíos de noticias estuvieron suspendidos cincos meses, los más críticos de la pandemia por la COVID-19. En agosto de 2020 se retomaron los envíos hasta final de año.

Cabe destacar que en el análisis del comportamiento de los empleados quedan excluidas dos de las nueve noticias enviadas durante el año debido a un conflicto generado en los envíos entre la plataforma y el correo corporativo. Durante esos meses y para evitar que las noticias llegaran a spam, se enviaron por correo electrónico, impidiendo conocer el número de destinarios y el porcentaje de lectura y clics.

Gráfica 87. Comportamiento de los empleados con las noticias de SSGG (2020)

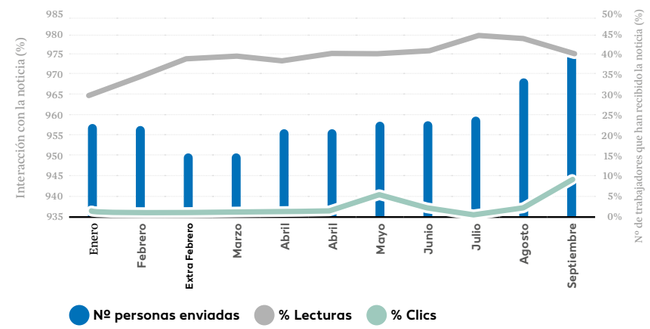


En el 2021, se publicaron 11 noticias, dos más que el año anterior y aumentó el número de empleados que recibieron las noticias con respecto a 2020.

La media de lectura durante todo el año fue de 39,1% y la media de clics 1,4%. Estos datos son inferiores al año anterior.

La reducción en el nº de clics se debe a que el número de noticias con enlaces es del 45% respecto al total de las noticias enviadas en 2021.

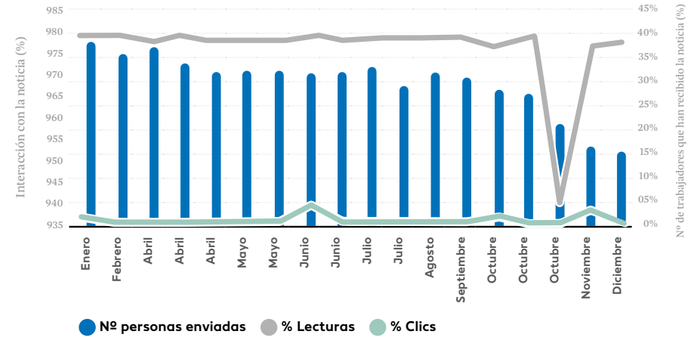
Gráfica 88. Comportamiento de los empleados con las noticias de SSGG (2021)



En el 2022, se publicaron 18 noticias, siete más que el año anterior y aumentó el número de empleados que recibieron las noticias con respecto a 2021.

La media de lectura durante todo el año fue de 38% y la media de clics 0,01%. La reducción en el nº de clics se debe a que el número de noticias con enlaces es inferior respecto al total de las noticias enviadas en 2021, conteniendo links tan solo tres del total de las noticias enviadas por lo que no es un indicador significativo. Por este motivo para el análisis de 2022 se ha tenido en cuenta el número de noticias enviadas, el número de destinatarios y el porcentaje de lecturas.

Gráfica 89. Comportamiento de los empleados con las noticias de SSGG (2022)



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

En el 2023, se publicaron 17 noticias, una menos que el año anterior y aumentó el número de empleados que recibieron las noticias con respecto a 2022.

La media de lectura durante todo el año fue de 39% y la media de clics 1,0%. La reducción en el nº de clics se debe a que el número de noticias con enlaces es inferior respecto al total de las noticias enviadas en 2021, conteniendo links tan solo tres del total de las noticias enviadas por lo que no es un indicador significativo. Por este motivo para el análisis de 2023 se ha tenido en cuenta el número de noticias enviadas, el número de destinatarios y el porcentaje de lecturas.

Gráfica 90. Comportamiento de los empleados 2023 con las Noticias de Sistemas de Gestión

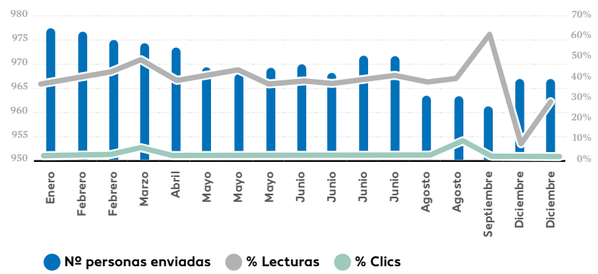
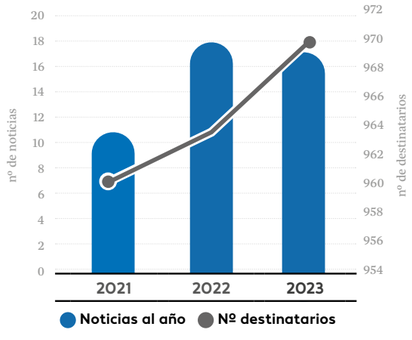


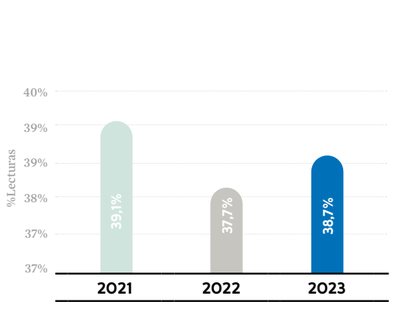
Tabla 112. Interacción de las noticias del Departamento de Sistemas de Gestión (2021-2023)

	2021	2022	2023
nº noticias enviadas	11	18	17
nº de destinatarios	960	964	970
% lecturas	39,1%	37,7%	38,7%

Gráfica 91. Envío de noticias del departamento de Sistemas de Gestión



Gráfica 92. Interacción de los empleados con las noticias (2021-2023)



7. 3. Programa de Gestión Ambiental

Con el fin de alcanzar el principio de mejora continua del comportamiento ambiental, se establecen anualmente objetivos, indicadores y metas ambientales, asignando recursos, responsables y plazos para su consecución.

Con la consecución anual de los objetivos y las metas de Air Europa pretendemos conseguir:

- El cumplimiento de nuestra Política del Sistema de Gestión
- Disminuir los impactos significativos
- Prevenir la contaminación
- Optimizar los recursos naturales
- Reducir los riesgos ambientales
- La mejora continua de nuestro SGMA
- Fomentar la concienciación y participación de los empleados
- Reducir costes y mejorar en competitividad
- Respetar la sociedad en general

Para el establecimiento y revisión de los objetivos ambientales se tienen en consideración:

- Requisitos legales y de otro tipo
- Aspectos medioambientales significativos
- Puntos de vista de las partes interesadas
- Opciones tecnológicas
- Opciones financieras

Una vez establecido el objetivo, se establece una meta (cuantificación del objetivo) para cada uno. Además, se define también, para cada objetivo, un plazo para su consecución. Existen objetivos a largo plazo, para los que no se define un plazo para su consecución, se establece una continua toma de acciones y anualmente se refleja el resultado/impacto de las acciones tomadas en la declaración ambiental de la compañía.

Una vez definidos los objetivos medioambientales, y siempre que por su naturaleza sea posible, se expresa, de forma numérica y relativa a una base adecuada, la situación de partida del aspecto medioambiental implicado. Posteriormente, para cada uno de los objetivos medioambientales, siempre que sea posible, se establece un indicador que permita evaluar en qué grado se alcanza el objetivo, y por tanto, establecer una sistemática de seguimiento de su cumplimiento. El seguimiento y control estadístico se realizará según lo descrito en el procedimiento correspondiente en función del indicador establecido.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

07

En el año 2023 se desarrolla e implementa el Plan estratégico de la compañía, con visión 2023-2025. Entre las distintas líneas de actuación, mencionadas en puntos anteriores de este informe, se incluyen subobjetivos ambientales que siguen los mismos propósitos iniciales que los objetivos establecidos en el Sistema de Gestión Ambiental de la empresa.

Dichos aspectos ambientales se encuentran en los ejes 3 y 4, relacionados con la Eficiencia de la operación y Sostenibilidad. Atendiendo a la eficiencia de la operación, se plantean actuaciones como el uso de sistemas avanzados de optimización de rutas, que contribuirán a la eficiencia en el consumo de combustible y generación de emisiones.

Además, se establece la incorporación de SAF (Sustainable Aviation Fuel, por sus siglas en inglés) en las operaciones, la reducción de emisiones y consumo de combustible, el 100% de cumplimiento con la legislación de ReFuel, el diseño e implementación de un plan de sostenibilidad, la continuidad como referente en el sector en la reducción del impacto ambiental y el modelo de RSC.

En cuanto al uso de SAF, como se ha explicado en puntos anteriores de este informe, se están llevando a cabo vuelos que están sirviendo como pruebas piloto para el diseño de la correcta implementación y adaptación de la normativa.

Los resultados obtenidos nos permitirán valorar el grado de cumplimiento con los objetivos marcados, permitiendo de esta forma una mejora continua.

7. 3. 1. Grado de Cumplimiento de los Objetivos Ambientales de 2023

7. 3. 1. 1. Reducir un 30% las emisiones de CO_2 (kg CO_2e/TKT) de la flota hasta el 2030 respecto al año 2015.

Este objetivo unifica el cálculo de las emisiones de CO_2e/100TKT para las flotas de Air Europa. Las cuales están constituidas a fecha 31 de diciembre 2023 de:

- B738.Formada por 18 aeronaves con una edad media de 9,8 años
- B787. Formada por 11 aeronaves B788 y 14 B789, con una media de edad de 5,7 años

La reducción de las emisiones de dióxido de carbono por tonelada kilómetro transportada para la flota de Air Europa en 2023 respecto a 2015, ha tenido una reducción del 20,28%.

Desde el año 2015 hasta la actualidad, la renovación progresiva de la flota ha experimentado cambios significativos. Se eligió el 2015 como punto de partida debido a la llegada del primer Boeing 787 de Air Europa en 2016, marcando un hito en su flota y simbolizando una nueva era en la operación de vuelos de larga distancia apostando por la descarbonización.

Tabla 113. Evolución emisiones de CO_2e por tonelada-kilómetro transportada (TKT) 2015-2023

B787	Nº Vuelos	Nº pasajeros	Kg combustible (ETS)	t CO_2e/ (3,18141)	TKT	Kg CO_2e/ 100TKT
2015	65.951	9.593.688	606.432.013	1.929.849	2.517.819.687	76,64
2016	62.941	9.616.535	646.141.379	2.056.216	2.663.994.511	77,18
2017	45.737	7.902.325	644.637.355	2.051.429	2.821.963.482	72,69
2018	48.137	8.593.717	684192040	2.177.304	3.106.963.932	70,07
2019	50.167	9.201.296	733.489.180	2.333.530	3.409.316.094	68,45
2020	22.242	3.214.798	243.249.200	773.875	1.042.629.868	74,22
2021	28.166	4.279.889	312.766.205	995.038	1.479.650.638	67,25
2022	48.709	8.952.483	601.232.824	1.912.768	3.242.463.482	58,99
2023	**53.038**	**9.811.142**	**687.654.145**	**2.187.710**	**3.580.742.134**	**61,10**
2023 vs 2015	-19,58%	2,27%	13,39%	13,36%	42,22%	-20,28%

7. 3. 2. Establecimiento de los Objetivos Ambientales para el año 2024

Objetivos Generales

Se mantiene el objetivo

- Reducir las emisiones por Tonelada Kilómetro Transportado (TKT) de las aeronaves un 30% en 2030, comparado con 2015

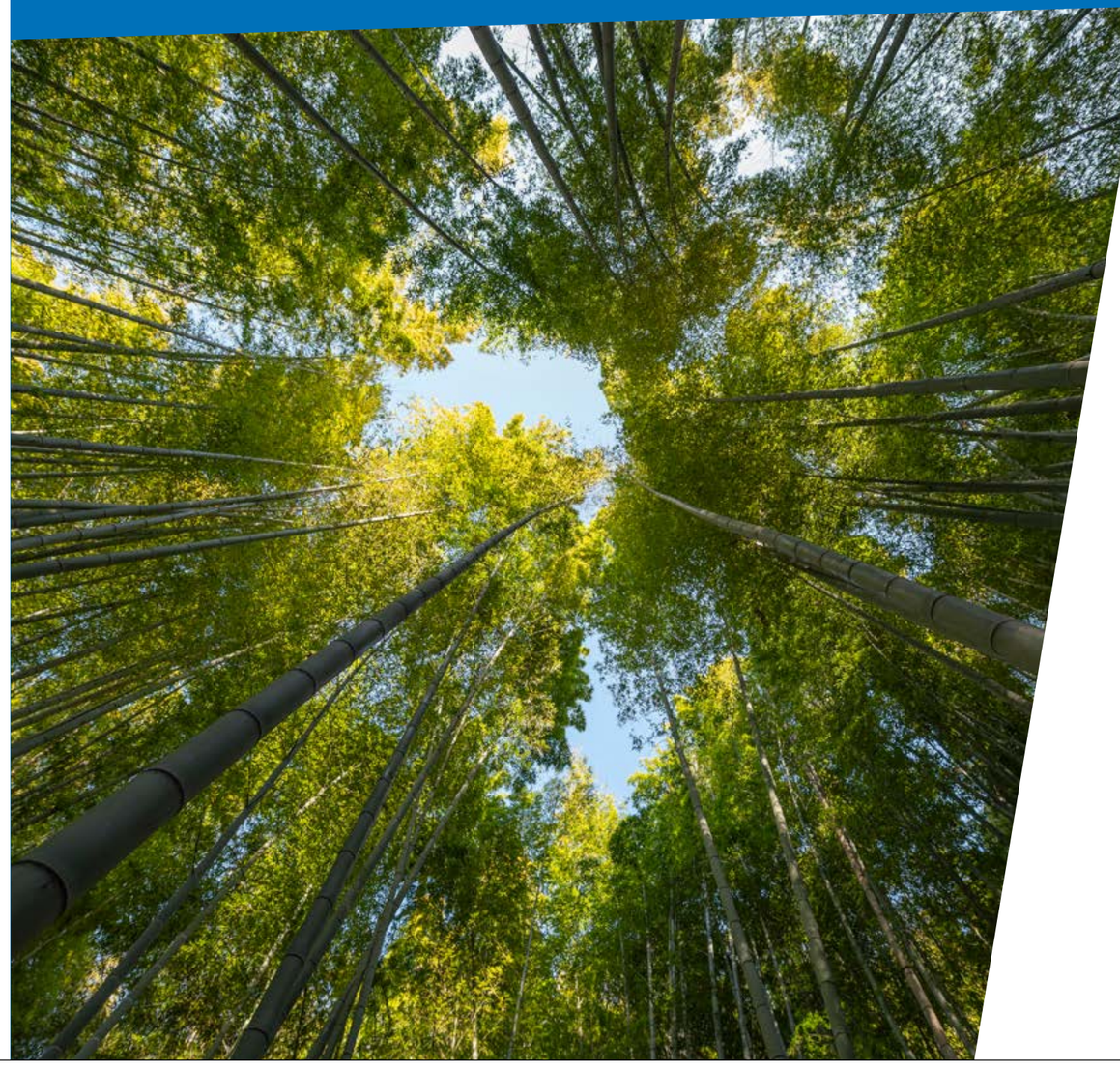
Además, se han establecido un plan estratégico para toda la compañía:

1. **ReFuelEU Air Europa:** Adaptación a la nueva normativa europea para operar con los porcentajes requeridos de SAF (Sustainable Aviation Fuel), buscando el compromiso entre innovación y eficiencia económica.

2. **Iniciativas reutilización y reciclaje:** Desarrollo de proyectos de sostenibilidad de economía circular. Incluye iniciativas de reciclaje de residuos de catering en vuelos de larga distancia y colaboración con Aeropuertos para mejoras en el reciclaje y tratamiento de residuos. También se explorará la posibilidad de reutilización de materiales procedentes de los uniformes y elaboración de merchandising a partir de chalecos y fundas de asientos.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

REQUISITOS LEGALES APLICABLES EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE



08

Respecto al cumplimiento legal, Air Europa sigue manteniendo el contrato con ASECORP para la evaluación de los requisitos legales y cualquier otro requisito que pueda aplicar para toda la compañía con excepción de las bases de Autohandling que utilizan otra herramienta.

La evaluación del cumplimiento de los requisitos legales ambientales la realiza el personal del Departamento de Sistemas de Gestión a través de la herramienta contratada para los centros de trabajo: Baleares, Canarias, Madrid y Barcelona, donde Air Europa desarrolla la actividad de mantenimiento aeronáutico.

La evaluación se puede realizar porque haya cambios en los requisitos, por cambios organizacionales o porque coincida con la evaluación bianual. Cualquier incumplimiento se reflejará en la propia base de datos, así como las acciones que se tomen para finalmente alcanzar el cumplimiento y poder aportar las evidencias que así lo justifiquen.

En el año 2023 ha habido algunos cambios normativos que han generado nuevos requisitos legales y modificaciones de alguno de los existentes en los que Air Europa está trabajando para dar cumplimiento.

Cambios en los requisitos legales ambientales en el año 2023.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

Tabla 114. Cambios en los requisitos legales ambientales en el año 2023

Fecha	Norma	Motivo del cambio	Tipo de cambio	Observaciones
01/09/2023	REG 2019/1122 EUR	REG 2023/1642 EUR	5 requisitos modificados	Modernización del funcionamiento del Registro de la Unión.
05/09/2023	REG 2023/1542 EUR	Añadidos por ASECORP	2 requisitos nuevos	Segregación y gestión por separado de pilas y baterías para usuarios finales
10/10/2023	DEC 372/2023 ICA	Añadido por ASECORP	1 requisito nuevo	Plan hidrológico Insular de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife (PHGC) es el instrumento que establece acciones y medidas para conseguir los objetivos de planificación hidrológica den la Demarcación Hidrológica de Tenerife. Concretamente para las masas de agua y las zonas protegidas se persiguen objetivos más ambiciosos a nivel medioambiental
11/10/2023	REG 1907/2006 EUR	REG 2023/923 EUR	1 requisito modificado	Contenido de plomo en compuestos de PVC
11/10/2023	REG 1907/2006 EUR	REG 2023/1132 EUR	1 requisito modificado	Sustancias carcinógenas, mutágenas o tóxicas para la reproducción sujetas a restricciones
11/10/2023	REG 1907/2006 EUR	REG 2023/1464 EUR	1 requisito modificado	Compuestos con formaldehído y a los liberadores de formaldehído+B8:E9
13/10/2023	REG 1907/2006 EUR	REG 2023/2055 EUR	1 requisito modificado	Respecto a las micropartículas de polímeros sintéticos
24/10/2023	REG 2018/2066 EUR	REG 2023/2122 EUR	10 requisitos modificados	Seguimiento y notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y datos de actividad.
02/11/2023	SANTA CRUZ DE TENERIFE 16/12/2022	Añadidos por ASECORP	8 requisitos nuevos	Regula las actividades dirigidas al depósito y recogida de residuos municipales
13/11/2023	ORD 3/5/1999 CAT	DEC 192/2023 CAT	9 requisitos derogados	Sobre el procedimiento de actuación de las empresas instaladoras-mantenedoras, de las entidades de inspección y control y de los titulares en las instalaciones reguladas por el Reglamento de las instalaciones térmicas en los edificios (RITE) y sus instrucciones técnicas complementarias
14/11/2023	REG 2023/2441 EUR	Añadido por ASECORP	1 requisito nuevo	
16/11/2023	REG 1907/2006 EUR	REG 2023/2048 EUR	1 requisito modificado	Modificación de reglamentos en requisitos energéticos referentes al etiquetado de los acondicionadores de aire, las fuentes luminosas, los aparatos de refrigeración.
28/11/2023	ÀREA METROPOLITANA BCN 21/5/2019	ÀREA METROPOLITANA BCN 18/5/2023	3 requisitos modificados	Mediante este Reglamento se crea el Registro metropolitano de vehículos autorizados a circular en la Zona de Bajas Emisiones en los municipios del Área Metropolitana de Barcelona. También establece el régimen de autorizaciones de acceso a la Zona de Bajas Emisiones de la AMB para cada categoría de vehículo regulada.
29/11/2023	DEC 192/2023 CAT	Añadidos por ASECORP	12 requisitos nuevos	Relacionado con la seguridad industrial de los establecimientos, las instalaciones y los productos
30/11/2023	RD 849/1986 ESP	Seguimiento y notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y datos de actividad.B9:E9	2 requisitos nuevos	Relacionado con el uso de agua y vertidos.
19/12/2023	RES EMC/970/2019 CAT	DEC 192/2023 CAT	1 requisito derogado	El objetivo de esta resolución es dar publicidad a la Instrucción 1/2019, de 1 de febrero de 2019, de la dirección general de Energía, Seguridad Industrial y Seguridad Minera, con relación al procedimiento a seguir en la aplicación de la disposición transitoria cuarta del Reglamento de instalaciones de protección contra incendios (RIPCI), aprobado por el Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo, sobre la primera inspección periódica de las instalaciones existentes.

08

Autorizaciones administrativas

Air Europa dispone de las siguientes autorizaciones administrativas en relación al Medio Ambiente.

Tabla 115. Autorizaciones administrativas en el año 2023

Autorización	Aeropuerto	Fecha	Estado	Órgano-Emisor
Certificado de Operador Aéreo	N/A		Vigente	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
Seguro de Responsabilidad Civil Medioambiental	N/A		Vigente	Compañía Aseguradora
Inscripción de la huella de carbono en el registro Balear	PMI	Noviembre 2023	Presentado	Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares

Infracciones, sanciones o quejas de carácter ambiental

Actualmente no se ha recibido ninguna notificación referente a sanciones medioambientales durante el periodo del año 2023.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

ACCIONES AMBIENTALES CON PARTES INTERESADAS

09

Air Europa, en su afán de cumplir con los compromisos de la política ambiental de la compañía y cumpliendo con lo descrito en el Reglamento (CE) 1221/2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambiental, ha creado, siguiendo el Anexo II, sección B, punto B.4 un programa de participación para todos los empleados, reconociendo que estos son la fuerza impulsora y la condición previa para las mejoras medioambientales.

La implicación activa de los trabajadores de Air Europa se logra mediante la sensibilización permanente a través de las distintas herramientas contempladas dentro del Sistema de Gestión Ambiental. La conciencia medioambiental sigue aumentando entre los empleados de Air Europa, siendo durante las auditorías e inspecciones que se realizan a lo largo del año donde se puede comprobar el grado de implantación del sistema y el interés por la mejora.

El personal de Air Europa sigue teniendo la posibilidad de comunicar sus quejas, dudas o sugerencias a la dirección de correo electrónico medioambiente@air-europa.com.

9. 1. Formación Ambiental de los trabajadores

Con el fin de desarrollar un desempeño laboral óptimo, se pretende que todos los empleados de la compañía tomen conciencia de la necesidad de tener un sistema de Medio Ambiente implantado. Para conseguirlo, a cada área se le imparte una formación ambiental adecuada a su puesto de trabajo que se actualizó durante el 2023:

- **Personal administrativo y de Oficinas:** Realiza una formación on-line denominada Sostenibilidad y Sistemas de Gestión que está publicada en el Portal del Empleado. La evaluación se realiza mediante un examen que consta de 10 preguntas, dicho examen se refresca cada 4 años. Para ser apto es necesario contestar correctamente al 80% de las cuestiones planteadas.
- **Personal de Handling:** Recibe la formación en Medio Ambiente al incorporarse en la compañía.
- **Tripulantes de Vuelo:** Reciben formación en Medio Ambiente cada tres años coincidiendo con los cursos de refresco.
- **Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP):** Reciben formación en Medio Ambiente cada tres años coincidiendo con los cursos de refresco.
- **Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico (TMA) y personal de almacén de mantenimiento**: realizan una formación online a través Campus Online de Globalia Formación. Al finalizar la formación, deben contestar un examen de 10 preguntas. El mínimo para aprobar es de 8 respuestas correctas

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

09

9. 2. Enlaces de Medio Ambiente

Cada Dirección de Air Europa tiene asignado uno o varios Enlaces de Medio Ambiente, al que todos los empleados deben dirigirse en caso de que tengan alguna duda medioambiental y que debe asegurarse del correcto cumplimiento de los procedimientos relativos a las buenas prácticas de todos los trabajadores.

Mensualmente, desde el Departamento de Sistemas de Gestión, se envían “newsletter” en relación con los distintos sistemas de gestión que tiene la compañía para la concienciación e información a todos los empleados de la compañía.

Los Enlaces de Medio Ambiente (EMA) son los encargados de introducir en la herramienta de gestión ambiental GESMED todos los datos relativos a los consumos y residuos de su departamento o dirección.

9. 3. Boletines de Comportamiento Ambiental

Con objeto de suministrar información acerca del comportamiento ambiental de la organización y de fomentar la implicación activa del personal como herramienta de mejora continua, se elaboran semestral o anualmente los Boletines de Comportamiento Ambiental. Se elabora un boletín para cada área (Handling, Mantenimiento, Oficinas de Ventas, Oficinas Centrales Llucmajor, Oficinas de Aeropuertos y Aviones) e incluye un análisis de todos los indicadores de consumos y residuos que se gestionan desde el departamento de Sistemas de Gestión.

9. 4. Encuestas a las partes interesadas

Air Europa ha identificado a sus Partes Interesadas teniendo en cuenta a todos aquellos agentes clave, que, de manera directa o indirecta, pueden verse afectados por las actividades y/o decisiones de la organización, teniendo en cuenta su mayor o menor capacidad de influencia sobre la misma. Las Partes Interesadas son:

- Los Empleados
- Los Pasajeros
- Los Proveedores
- Las Instituciones (Industria Aviación)

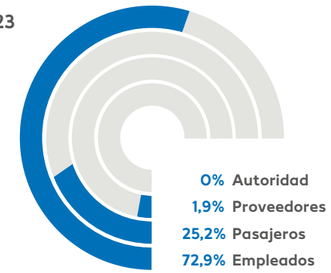
Trabajar con todos los Grupos de Interés resulta fundamental para comprender sus inquietudes y sus percepciones sobre la organización. Lo entendemos como un proceso continuo que nos ayuda a definir un sólido plan de comunicaciones y a abordar los temas adecuados a cada uno de ellos.

A través de la encuesta anual de responsabilidad social corporativa conocemos la opinión de las partes interesadas sobre diferentes materias.

El grado de participación de las partes interesadas ha seguido la tendencia de años anteriores.

De los cuatro grupos de interés identificados, los empleados han sido los más participativos junto con los pasajeros. Por el contrario, las instituciones son el grupo menos representativo y la ratio de respuesta es nulo.

Gráfica 93. Participación de Grupos de Interés en las encuestas RSC 2023

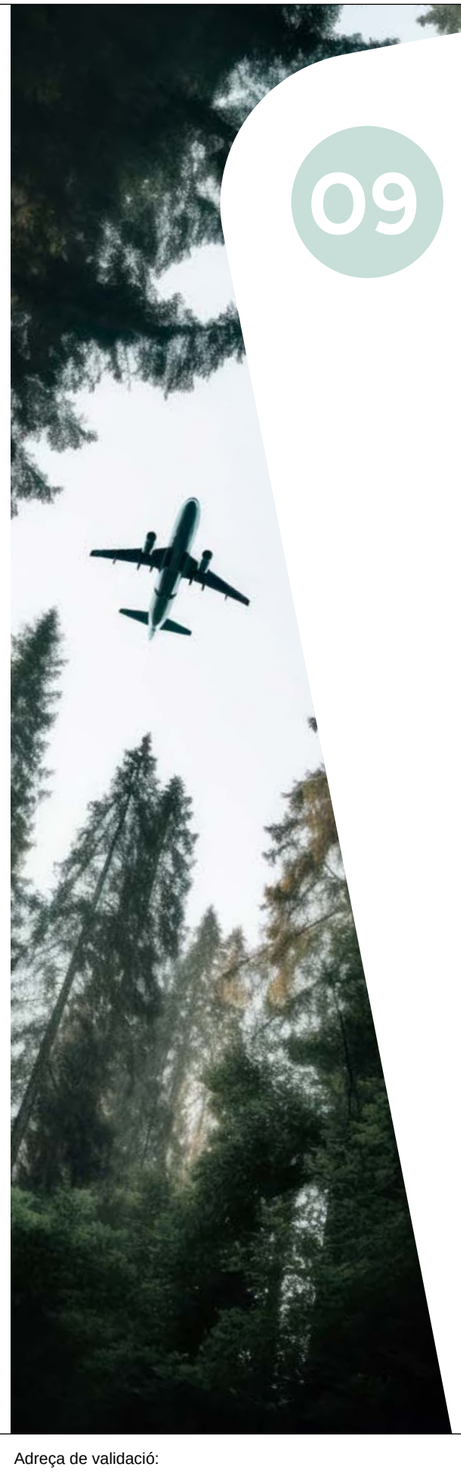


En las encuestas se realizan preguntas para conocer el grado de interés de las partes interesadas en las cuestiones ambientales. El grado de interés se refleja en uno de los criterios utilizados para la evaluación de los aspectos ambientales. En la encuesta realizada sobre el año 2023, la pregunta consistía en escoger, cinco de los aspectos que resultasen más significativos

1. Consumo de agua
2. Consumo de combustible
3. Consumo de papel
4. Consumo de electricidad
5. Vertido de agua de lavado de equipos (aeronaves y vehículos)
6. Vertido de aguas sanitarias
7. Residuos peligrosos
8. Residuos especiales
9. Residuos urbanos
10. Emisiones de aeronaves
11. Emisiones de vehículos
12. Fugas de gases y halones
13. Ruido de aeronaves
14. Ruido de vehículos
15. Ruido de oficinas

El resultado obtenido se puede ver en la siguiente tabla ordenado de mayor a menor importancia, siendo 1 la primera posición en mayor importancia y 15 la de menor importancia.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

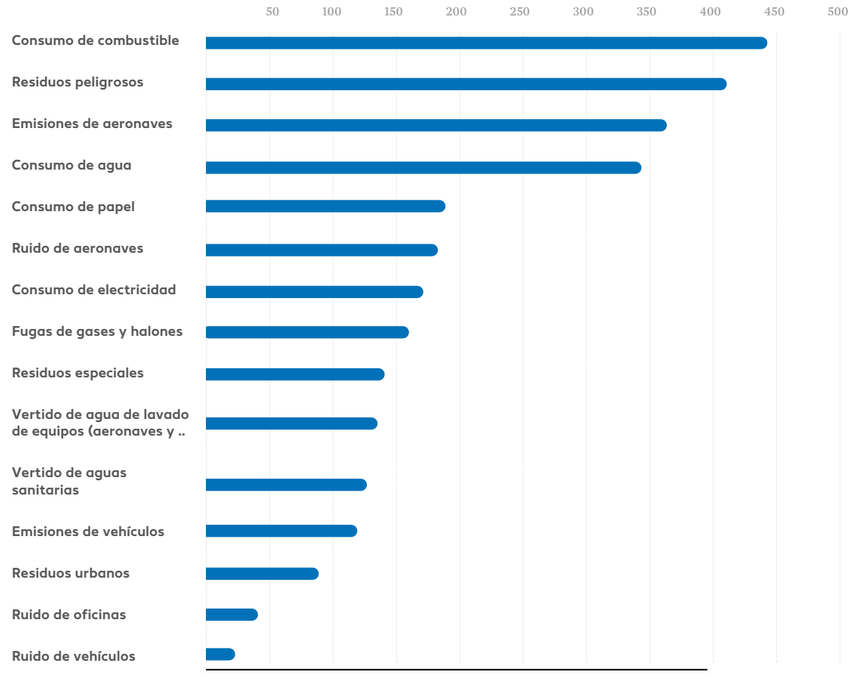


09

Tabla 116. Resultado de las encuestas de RSC a las partes interesadas 2023

	Autoridad	Empleados	Pasajeros	Proveedores	Total generel
Consumo de agua	-	297	43	4	344
Consumo de combustible	-	319	112	9	440
Consumo de electricidad	-	148	23	-	171
Consumo de papel	-	156	28	2	186
Emisiones de aeronaves	-	269	80	8	357
Emisiones de vehículos	-	102	15	3	120
Fugas de gases y halones	-	135	27	-	162
Residuos especiales	-	112	29	1	142
Residuos peligrosos	-	350	55	7	412
Residuos urbanos	-	69	18	3	90
Ruido de aeronaves	-	121	56	4	181
Ruido de oficinas	-	39	1	-	40
Ruido de vehículos	-	18	7	1	26
Vertido de agua de lavado de equipos (aeronaves y vehículos)	-	112	24	2	138
Vertido de aguas sanitarias	-	94	30	2	126

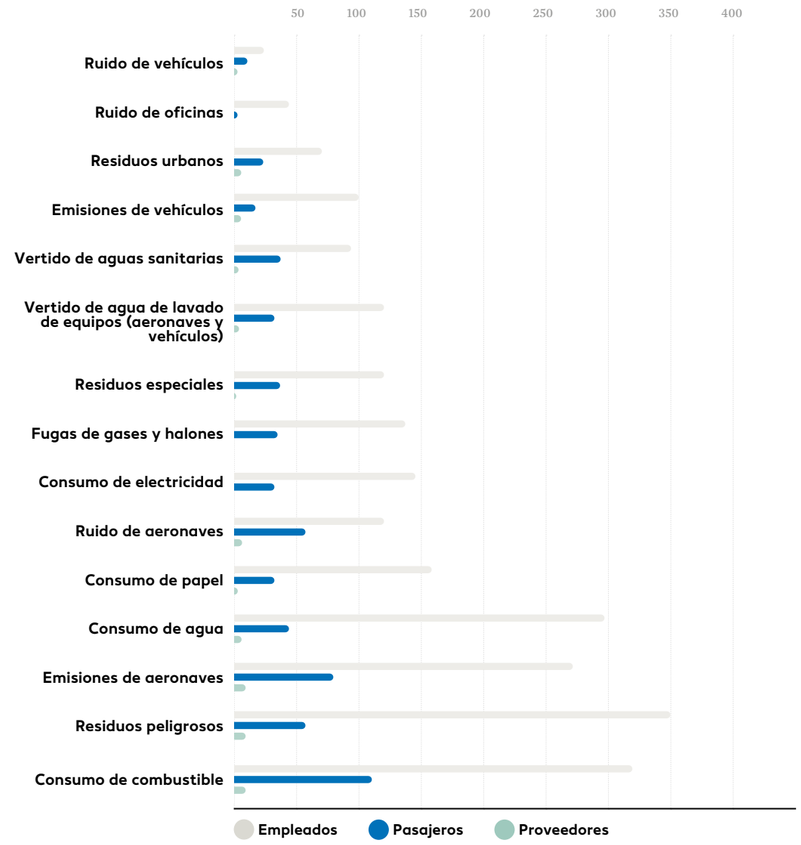
Gráfica 94. Grado de importancia de las partes interesadas sobre los aspectos ambientales



Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

09

Gráfica 95. Importancia otorgada por cada parte interesada a los aspectos ambientales 2023



9. 5. Recogida de Pilas en Llucmajor

Air Europa tiene a disposición de los empleados dos puntos de recogida de pilas y baterías en los edificios de Globalia (Llucmajor) y en el Hangar del Aeropuerto (Palma).

Air Europa contribuye con esta acción a la concienciación de la población en la separación de pilas con el resto de los residuos.

9. 6. Recogida de residuos en Cala Pi

En la jornada de limpieza realizada por el equipo de voluntarios de Llucmajor en la playa de Cala Pi, se recogieron un total de 86,51 kg de basura, predominantemente compuesta por plásticos, vidrio, colillas de cigarrillos y envases de alimentos. Los 24 voluntarios, provenientes de diferentes departamentos de la compañía, se organizaron en equipos para llevar a cabo actividades de recolección de basura en la playa y sus alrededores, así como para realizar una fotografía con autoridades municipales y transportar la basura recolectada a un punto de recogida designado. En esta actividad se destaca la participación y comprometida de los voluntarios, así como la promoción de la concienciación sobre la importancia de mantener las playas limpias y libres de basura. Agradecemos a los voluntarios, la empresa y el Ayuntamiento por su valioso apoyo en esta jornada de limpieza.

9. 7. Plantación de árboles en Guadalajara

En Air Europa, nos comprometemos firmemente con la protección del medio ambiente y la mitigación del cambio climático. Como parte de nuestra responsabilidad social corporativa, llevamos a cabo diversas acciones destinadas a preservar y mejorar el entorno natural en el que operamos.

El pasado abril de 2023, en colaboración con Gestión Forestal y del Medio Agrícola S.L., se llevó a cabo una iniciativa que marca un hito significativo en nuestro compromiso ambiental. En el bosque del municipio de Riba de Saelices, ubicado en Guadalajara, se plantaron 1.700 árboles de las especies Juniperus thurifera y Quercus faginea. Esta acción no solo contribuye a la diversidad biológica de la región, sino que también captura el carbono y ayuda a la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Gracias a esta plantación, hemos logrado compensar un total de 168 toneladas de CO_2* vertidas a la atmósfera. Este logro representa un paso significativo en nuestro compromiso de reducir nuestra huella de carbono y promover prácticas sostenibles en nuestra operativa. Se puede encontrar el certificado en el apartado de sostenibilidad en la web de Air Europa.

*En un periodo de 50 años según la calculadora del MITERD de absorciones ex ante de CO_2 publicada en 2022.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

ÍNDICE DE GRÁFICAS

10

Gráfica 1. 10
Evolución de la flota de Air Europa

Gráfica 2. 10
Evolución pax y nº de vuelos (2020-2023)

Gráfica 3. 11
Distribución de los trabajadores de Air Europa por área (2023)

Gráfica 4. 14
Organización ambiental

Gráfica 5. 15
Jerarquización documental del Sistema de Gestión

Gráfica 6. 30
Evolución del consumo eléctrico en oficinas de Llucmajor (2020-2023)

Gráfica 7. 32
Evolución del consumo de combustible por empleado (2021-2023)

Gráfica 8. 33
Evolución del consumo de combustible en las bases de mantenimiento (kWh)

Gráfica 9. 33
Evolución del consumo de combustible en los destacamentos de mantenimiento (kWh)

Gráfica 10. 33
Evolución del consumo de combustible por empleado (KWh/empleado) bases de mantenimiento

Gráfica 11. 35
Evolución del consumo de combustible bases de Autohandling

Gráfica 12. 35
Evolución del consumo de combustible por empleado (kWh/empleado) bases de Autohandling

Gráfica 13. 35
Evolución del consumo de combustible por operación de salida (KWh/op) bases de Autohandling

Gráfica 14. 36
Evolución del consumo de combustible en oficinas aeropuertos 2023

Gráfica 15. 36
Evolución del consumo de combustible por empleado oficinas aeropuertos 2023

Gráfica 16. 37
Evolución del consumo de combustible en oficinas de Llucmajor

Gráfica 17. 38
Evolución del consumo de combustible (kWh/100PKT) de todos los vuelos operados

Gráfica 18. 38
Evolución del consumo de combustible (kWh/100TKT) de todos los vuelos operados

Gráfica 19. 39
Evolución de la flota de aviones de Air Europa desde 2020

Gráfica 20. 39
Evolución del consumo de combustible kWh/100PKT AEA AOC vs No AEA AOC

Gráfica 21. 39
Evolución del consumo de combustible kWh/100TKT AEA AOC vs No AEA AOC

Gráfica 22. 39
Evolución del consumo de combustible de las flotas dentro del AOC de Air Europa (kWh/100PKT) flotas AEA AOC

Gráfica 23. 40
Evolución del consumo de combustible de las flotas dentro del AOC de Air Europa (kWh/100TKT) flotas AEA AOC

Gráfica 24. 40
Evolución del consumo de combustible B738 (kWh/100PKT)

Gráfica 25. 40
Evolución del consumo de combustible B738 (kWh/100TKT)

Gráfica 26. 41
Evolución del consumo de combustible B787 (kWh/100PKT)

Gráfica 27. 41
Evolución del consumo de combustible B787 (kWh/100TKT)

Gráfica 28. 42
Evolución del consumo de papel de Air Europa en término absolutos

Gráfica 29. 42
Evolución del consumo de papel por empleado AEA

Gráfica 30. 42
Consumo de papel por área 2023 en términos absolutos

Gráfica 31. 42
Consumo de papel por área 2023 vs 2022 en términos absolutos

Gráfica 32. 42
Evolución del consumo de papel por área 2021-2023 (kg/empleado)

Gráfica 33. 43
Evolución del consumo de papel por empleado Dirección de Mantenimiento (2021-2023)

Gráfica 34. 44
Evolución del consumo de papel por operación de salida bases de Autohandling

Gráfica 35. 44
Evolución del consumo de papel por empleado bases de Autohandling

Gráfica 36. 44
Evolución en el consumo de papel en oficinas Llucmajor

Gráfica 37. 45
Evolución del consumo de papel en oficinas de ventas año 2021-2023

Gráfica 38. 46
Evolución del consumo de papel por empleado Jefatura de Escala MAD

Gráfica 39. 46
Evolución del consumo de papel por empleado Área Técnica de Operaciones

Gráfica 40. 46
Evolución del consumo de papel por empleado Producto y Clientes MAD

Gráfica 41. 47
Consumo de papel por empleado en oficina de firmas

Gráfica 42. 48
Consumo de agua por área 2023

Gráfica 43. 50
Evolución del número de lavados exterior aeronaves

Gráfica 44. 50
Evolución del consumo de agua por lavado (m3/lavado)

Gráfica 45. 52
Evolución del consumo de agua de las bases de Autohandling

Gráfica 46. 52
Evolución del número de lavados vehículos y equipos bases Autohandling

Gráfica 47. 52
Evolución del consumo de agua por empleado bases de Autohandling

Gráfica 48. 52
Evolución del consumo de agua por lavado bases de Autohandling

Gráfica 49. 53
Evolución del consumo de agua en las oficinas de Llucmajor (m3 por el total de empleados de AEA)

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

10

Gráfica 50. 53
Evolución del consumo de agua por empleado Oficinas de Llucmajor

Gráfica 51. 55
Evolución Kg de residuos especiales y peligrosos (2021-2023)

Gráfica 52. 59
Residuos generados por TMA en las bases de mantenimiento (2022 y 2023)

Gráfica 53. 61
Evolución en la generación de residuos base mantenimiento LPA

Gráfica 54. 62
Evolución en la generación de residuos base mantenimiento MAD

Gráfica 55. 63
Evolución en la generación de residuos base mantenimiento PMI

Gráfica 56. 64
Residuos generados en los destacamentos de mantenimiento

Gráfica 57. 65
Evolución en la generación de residuos en instrucción mantenimiento Llucmajor

Gráfica 58. 67
Evolución en la generación de residuos especiales oficinas de Llucmajor (kg totales)

Gráfica 59. 67
Evolución en la generación de residuos especiales en oficinas de ventas kg totales (2021-2023)

Gráfica 60. 68
Evolución en la generación de residuos especiales en oficinas de aeropuertos kg totales (2021-2023)

Gráfica 61. 70
Evolución de las emisiones de CO_2 de Air Europa por empleado (2023-2022)

Gráfica 62. 71
Evolución de las emisiones de CO_2 de bases de mantenimiento (2021-2023)

Gráfica 63. 71
Evolución de las emisiones de CO_2 de bases de mantenimiento (2021-2023)

Gráfica 64. 71
Evolución de las emisiones de CO_2 por empleado ($kg\ CO_2$/empl) bases de Autohandling (2021-2023)

Gráfica 65. 72
Evolución de las emisiones de CO_2 bases de Autohandling (2021-2023)

Gráfica 66. 72
Evolución de las emisiones de CO_2 por operación de salida ($kg\ CO_2$/op) bases de autohandling (2021-2023)

Gráfica 67. 74
Evolución de las emisiones de CO_2 vehículos oficinas aeropuertos (2021-2023)

Gráfica 68. 74
Evolución de las emisiones de CO_2 por empleado ($kg\ CO_2$/empl) oficinas aeropuertos (2021-2023)

Gráfica 69. 76
Evolución de las emisiones de CO_2 ($kg\ CO_2e$/100PKT) de todos los vuelos operados

Gráfica 70. 76
Evolución de las emisiones de CO_2 ($kg\ CO_2e$/100TKT) de todos los vuelos operados

Gráfica 71. 77
Evolución de la flota de Air Europa (2020-2023)

Gráfica 72. 77
Emisiones de CO_2 equivalente por flota (AEA AOC) ($kg\ CO_2e$/100PKT)

Gráfica 73. 77
Emisiones de CO_2 equivalente por flota (AEA AOC) ($kg\ CO_2e$/100TKT)

Gráfica 74. 78
Evolución de las emisiones de la flota B738 ($kg\ CO_2eq$/100PKT)

Gráfica 75. 78
Evolución de las emisiones de la flota B738 ($kg\ CO_2e$/100TKT)

Gráfica 76. 79
Evolución de las emisiones de la flota B787 ($kg\ CO_2e$/100PKT)

Gráfica 77. 79
Evolución de las emisiones de la flota B787 ($kg\ CO_2e$/100TKT)

Gráfica 78. 81
Evolución anual del resultado de las Inspecciones de Segregación a Bordo

Gráfica 79. 81
Comparativo anual de hallazgos

Gráfica 80. 81
Comparativo anual de resultados

Gráfica 81. 81
Comparativo del número de hallazgos por mes (2021-2023)

Gráfica 82. 81
Evolutivo anual de hallazgos (2021-2023)

Gráfica 83. 82
Porcentaje de Inspecciones realizadas en las bases (2023)

Gráfica 84. 82
Inspecciones por tipo de vuelo (2023)

Gráfica 85. 82
Inspecciones por tipo de vuelo (2022-2023)

Gráfica 86. 82
Comportamiento de los empleados con las noticias de SSGG en 2019

Gráfica 87. 83
Comportamiento de los empleados con las noticias de SSGG (2020)

Gráfica 88. 83
Comportamiento de los empleados con las noticias de SSGG (2021)

Gráfica 89. 83
Comportamiento de los empleados con las noticias de SSGG (2022)

Gráfica 90. 84
Comportamiento de los empleados 2023 con las Noticias de Sistemas de Gestión

Gráfica 91. 84
Envío de noticias del departamento de Sistemas de Gestión

Gráfica 92. 84
Interacción de los empleados con las noticias (2021-2023)

Gráfica 93. 89
Participación de Grupos de Interés en las encuestas RSC 2022

Gráfica 94. 90
Grado de importancia de las partes interesadas sobre los aspectos ambientales

Gráfica 95. 91
Importancia otorgada por cada parte interesada a los aspectos ambientales 2023

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

ÍNDICE DE TABLAS

11

Tabla 1. 11
Empleados Air Europa 2022 vs 2021

Tabla 2. 12
Número de empleados por centro de trabajo

Tabla 3. 17
Aspectos ambientales directos: Consumos

Tabla 4. 18
Aspectos ambientales directos: Emisiones Atmosféricas

Tabla 5. 19
Aspectos ambientales directos: Residuos

Tabla 6. 21
Aspectos ambientales directos: Ruidos

Tabla 7. 21
Aspectos ambientales directos: Vertidos

Tabla 8. 22
Aspectos ambientales indirectos: Consumos

Tabla 9. 23
Aspectos ambientales indirectos: Emisiones Atmosféricas

Tabla 10. 23
Aspectos ambientales indirectos: Residuos

Tabla 11. 24
Aspectos ambientales indirectos: Vertidos

Tabla 12. 24
Aspectos ambientales indirectos: Ruidos

Tabla 13. 25
Aspectos ambientales en situaciones de emergencia

Tabla 14. 30
Consumo de electricidad en oficinas de Llucmajor

Tabla 15. 30
Consumo de combustible total Air Europa 2023

Tabla 16. 31
Consumo de combustible vehículos y equipos Air Europa 2022-2023

Tabla 17. 32
Consumo de combustible de vehículos y equipos Air Europa media histórica vs 2023

Tabla 18. 33
Consumo de combustible mantenimiento 2023 vs 2022

Tabla 19. 33
Consumo de combustible mantenimiento 2023 vs media histórica

Tabla 20. 34
Vehículos y equipos de las bases de Autohandling

Tabla 21. 35
Consumo de combustible por empleado handling 2023 vs 2022

Tabla 22. 35
Consumo de combustible por operación handling 20223 vs 2022

Tabla 23. 35
Consumo de combustible por empleado bases Autohandling 2023 vs media histórica

Tabla 24. 35
Consumo de combustible por operación de salida bases Autohandling 2023 vs media histórica

Tabla 25. 36
Vehículos oficinas aeropuertos

Tabla 26. 36
Consumo de combustible oficinas aeropuertos 2023 vs 2022

Tabla 27. 36
Consumo de combustible oficinas aeropuertos 2023 vs media histórica

Tabla 28. 37
Consumo de combustible en oficinas de Llucmajor

Tabla 29. 38
Consumo de combustible todos los vuelos AEA

Tabla 30. 39
Consumo de combustible vuelos operados con AEA AOC

Tabla 31. 40
Consumo de combustible B738

Tabla 32. 40
Consumo de combustible B787. (2019-2023)

Tabla 33. 41
Consumo de combustible SAF AEA 2023

Tabla 34. 42
Consumo de papel AEA 2023

Tabla 35. 43
Consumo de papel dirección de mantenimiento

Tabla 36. 43
Consumo de papel en las bases de Autohandling

Tabla 37. 43
Consumo de papel bases de handling por número de operaciones de salida

Tabla 38. 44
Consumo de papel Oficinas Centrales de Llucmajor

Tabla 39. 45
Consumo de papel Oficinas de Ventas

Tabla 40. 46
Consumo de papel oficinas aeropuertos

Tabla 41. 47
Consumo de papel en oficinas de firmas por empleado

Tabla 42. 47
Consumo de papel en oficinas de firmas por operación

Tabla 43. 48
Consumo de agua contabilizada en el año 2023 para el lavado de aviones

Tabla 44. 49
Consumo de agua por empleado 2023 vs 2022

Tabla 45. 49
Consumo de agua por lavado 2023 vs 2022

Tabla 46. 49
Umbral de aceptación vs resultado obtenido consumo de agua por empleado y por lavado.

Tabla 47. 50
Consumo lavado exterior de aeronaves

Tabla 48. 51
Consumo de agua por empleado bases Autohandling 2023 vs 2022

Tabla 49. 51
Consumo de agua por empleado bases Autohandling 2023 vs Media histórica

Tabla 50. 52
Consumo de agua por lavado bases Autohandling 2023 vs 2022

Tabla 51. 52
Consumo de agua por lavado bases Autohandling 2023 vs Media histórica

Tabla 52. 53
Consumo de agua en oficinas de Llucmajor

Tabla 53. 55
Residuos generados por tipo en Air Europa 2023 vs 2022

Tabla 54. 56
Residuos generados por área 2023 vs 2022

Tabla 55. 56
Residuos generados por tipo y área (2023 vs 2022)

Tabla 56. 56
Generación de residuos por empleado y área 2023 vs 2022

Tabla 57. 56
Generación de residuos por empleado y área (2022 vs media histórica)

Tabla 58. 57
Empleados de mantenimiento por base 2023 vs 2022

Tabla 59. 57
Residuos generados en mantenimiento por área y base 2023 vs 2022

Tabla 60. 58
Variación en la cantidad de residuos generadas en mantenimiento (incluye losdestacamentos e instrucción)

Tabla 61. 58
Residuos generados en matenimiento (kg aboslutos) 2021-2023

Tabla 62. 59
Umbral de aceptación y resultado obtenido residuos bases matenimiento (kg/empleado)

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

11

Tabla 63. 60
Evolución empleados de mantenimiento en BCN (2023 vs 2022)

Tabla 64. 60
Residuos generados en la base de mantenimiento BCN (2022 vs 2023)

Tabla 65. 60
Residuos generados en la base de mantenimiento BCN (2023 vs media histórica)

Tabla 66. 61
Evolución empleados de mantenimiento en LPA (2023 vs 2022)

Tabla 67. 61
Residuos generados en la base de mantenimiento LPA (2023 vs 2022)

Tabla 68. 61
Residuos generados en la base de mantenimiento LPA (2023 vs media histórica)

Tabla 69. 62
Evolución empleados de mantenimiento en MAD (2022 vs 2023)

Tabla 70. 62
Residuos generados en la base de mantenimiento MAD (2022 vs 2023)

Tabla 71. 62
Residuos generados en la base de mantenimiento MAD (2023 vs media histórica)

Tabla 72. 63
Empleados de mantenimiento en base PMI (2023 vs 2022)

Tabla 73. 63
Residuos generados en la base de mantenimiento PMI (2023 vs 2022)

Tabla 74. 63
Residuos generados en la base de mantenimiento PMI 2023 vs media histórica

Tabla 75. 64
Residuos generados en el destacamento de mantenimiento 2022-2023

Tabla 76. 64
Residuos generados en Instrucción mantenimiento Llucmajor (2022 vs 2023)

Tabla 77. 64
Residuos generados en Instrucción mantenimiento Llucmajor (2023 vs media histórica)

Tabla 78. 65
Empleados bases Autohandling (2023 vs 2022)

Tabla 79. 65
Residuos generados en las bases de Autohandling (2023 vs 2022)

Tabla 80. 65
Residuos generados en las bases de Autohandling (2023 vs media histórica)

Tabla 81. 66
Empleados de oficinas Air Europa (2021-2023)

Tabla 82. 66
Residuos generados en las oficinas por actividad (2021-2023)

Tabla 83. 66
Residuos generados en las oficinas por tipo de residuo (2021-2023)

Tabla 84. 66
Residuos generados en las oficinas por tipo de residuo (2023-2022)

Tabla 85. 66
Residuos generados en las oficinas por tipo de residuo (2023 vs media histórica)

Tabla 86. 67
Residuos especiales Oficinas de Llucmajor (2023 vs 2022)

Tabla 87. 67
Residuos especiales Oficinas de Llucmajor (2023 vs media histórica

Tabla 88. 67
Residuos oficinas de ventas (2023 vs 2022)

Tabla 89. 67
Residuos oficinas de ventas (2023 vs media histórica)

Tabla 90. 68
Residuos oficinas aeropuertos (2023 vs 2022)

Tabla 91. 68
Residuos oficinas aeropuertos (2023 vs media histórica)

Tabla 92. 70
Emisiones de CO_2 vehículos y equipos Air Europa (2022 vs 2023)

Tabla 93. 70
Emisiones de CO_2 vehículos y equipos Air Europa (2023 vs media histórica)

Tabla 94. 71
Tabla Emisiones de CO_2 mantenimiento 2022 vs 2023

Tabla 95. 71
Emisiones de CO_2 mantenimiento (2023 vs media histórica)

Tabla 96. 72
Vehículos y antigüedad de los equipos de las bases de Autohandling.

Tabla 97. 73
Emisiones de por empleado handling (2022 vs 2021)

Tabla 98. 73
Emisiones de CO_2 por operación handling (2022 vs 2023)

Tabla 99. 73
Emisiones de CO_2 por empleado bases Autohandling (2023 vs media histórica)

Tabla 100. 73
Emisiones de CO_2 por operación de salida bases Autohandling (2023 vs media histórica)

Tabla 101. 73
Vehículos de oficinas de aeropuertos por número y antigüedad

Tabla 102. 74
Emisiones de CO_2 oficinas aeropuertos (2022 vs 2023)

Tabla 103. 74
Emisiones de CO_2 oficinas aeropuertos (2023 vs media histórica)

Tabla 104. 75
Emisiones de CO_2 eq de todos los vuelos AEA (2020-2023)

Tabla 105. 76
Emisiones de CO_2 equivalente de los vuelos operados bajo AOC de AEA

Tabla 106. 76
Emisiones de CO_2 equivalente de los vuelos operados bajo AOC distinto al de AEA

Tabla 107. 78
Emisiones de CO_2eq flota B738 (2022-2023)

Tabla 108. 78
Emisiones de CO_2eq flota B787 (2020-2023)

Tabla 109. 79
Emisiones flota B787 (B788+B789)

Tabla 110. 79
Emisiones de CO_2eq flota B787 (2020-2023)

Tabla 111. 82
Número de inspecciones realizadas por flota (2021-2023)

Tabla 112. 84
Interacción de las noticias del Departamento de Sistemas de Gestión

Tabla 113. 85
Evolución emisiones CO_2 por tonelada-kilómetro transportada (TKT) 2015-2023

Tabla 114. 87
Cambios en los requisitos legales ambientales en el año 2023

Tabla 115. 87
Autorizaciones administrativas en el año 2023

Tabla 116. 90
Resultado de las encuestas de RSC a las partes interesadas 2023

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272
CSV: d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

GOVERN
ILLES
BALEARS

DOCUMENT ELECTRÒNIC

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272

ADREÇA DE VALIDACIÓ DEL DOCUMENT

`https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=d9bcabc8bdc5dbd02c81b6019c79f93d12cf06267b36f7d583e1eb0d9aebe272`

INFORMACIÓ DELS SIGNANTS

Signant

ARXIU ELECTRÒNIC DEL GOVERN DE LES ILLES BALEARS

COMUNITAT AUTÒNOMA DE LES ILLES BALEARS

Firma amb segell de temps: 27-06-2024 17:03:15 GMT+0200

METADADES ENI DEL DOCUMENT

Identificador: ES_A04003003_2024_8u4cfjrtlnb3j7dsnet6lchoo5iinm

Nom del document: ANEXO-1-1.pdf

Versió NTI: http://administracionelectronica.gob.es/ENI/XSD/v1.0/documento-e

Tipus de document: Altres

Estat elaboració: Altres

Òrgan: A04003003

Data captura: 27-06-2024 16:29:33 GMT+0200

Origen: Ciutadà

Tipus de signatura: Pades

Pàgines: 96