



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

12099

Resolución del presidente de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears por la que se formula el informe ambiental estratégico sobre el Plan de mejora de la calidad del aire para el contaminante ozono en las Illes Balears (Plan de Ozono) (22e/2023)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 8 de junio de 2023, y de acuerdo con el artículo 8.1.a) del Decreto 3/2022, de 28 de febrero, por el que se aprueban la organización, funciones y el régimen jurídico de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears (CMAIB) (BOIB núm. 31 de 1 de marzo de 2022),

RESUELVO FORMULAR:

El informe ambiental estratégico sobre el Plan de mejora de la calidad del aire para el contaminante ozono en las Illes Balears (Plan de Ozono), en los siguientes términos:

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

El Plan de mejora de la calidad del aire para el contaminante ozono en las Islas Baleares se tramita como una evaluación ambiental estratégica simplificada ya que se encuentra incluida dentro de los supuestos establecidos en el apartado 2 del artículo 6 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y en la letra a del apartado 3 del artículo 12 del Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares. La tramitación a seguir es la que se establece en el artículo 29 y siguientes de la Ley 21/2013.

2. Descripción y ubicación del plan

1. El ozono troposférico es un contaminante secundario, con efectos importantes sobre la salud y los ecosistemas y de origen fotoquímico, formado a partir de precursores, principalmente óxidos de nitrógeno (NOx) y compuestos orgánicos volátiles no metánicos (COVNM), en presencia de radiación solar. La reducción efectiva de los niveles de ozono es particularmente compleja dada la variedad de especies precursoras, la química altamente no-lineal del ozono y el tiempo de residencia del ozono en la atmósfera.

2. Las regiones del arco mediterráneo son propensas a la acumulación de ozono troposférico debido, entre otras cosas, al predominio de condiciones anticiclónicas en primavera y verano así como una mayor incidencia de la radiación solar.

3. Los niveles de ozono en aire ambiente están regulados por la Directiva 2008/50/CE, modificada por la Directiva 2015/1480/CE. Estas directivas han sido transpuestas a la legislación estatal mediante el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, y el Real decreto 39/2017, de 27 de enero, por el que se modifica el Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. En el apartado H del anexo I del Real Decreto 102/2011 se establecen los valores objetivo, objetivos a largo plazo y umbrales de información y alerta relativos al ozono troposférico.

4. En cuanto a las Illes Balears, en el plan se analizan los datos de ozono obtenidos en las diferentes estaciones de control de la calidad del aire durante el período comprendido entre 2011 y 2021 en todo el territorio. Las concentraciones registradas de ozono muestran una tendencia alcista en todo el territorio insular hasta 2019, con especial intensidad en la isla de Mallorca e Ibiza, y dentro de éstas, en las zonas periféricas de los principales núcleos urbanos. Esta tendencia se ve interrumpida en 2020 como consecuencia de una reducción significativa de los precursores de ozono derivada de los confinamientos y de las restricciones de la pandemia de la COVID-19. Por tanto y dado que la recuperación de los niveles de emisión pre-pandemia hace prever un posible repunte de los niveles de ozono en los próximos ejercicios, en el plan se considera oportuno tomar como referencia las superaciones y tendencias registradas de ozono hasta el año 2019 .

5. Las diferentes zonas que han presentado previamente a la pandemia superaciones del valor objetivo de ozono para la protección de la salud se han ido alternando con mayor o menor frecuencia. La zona que más años ha superado este valor objetivo ha sido "Resto Ibiza-Formentera" (ES0412), que lo hizo en los años 2011, 2012, 2013, 2015 y 2016, seguida con cuatro superaciones por "Serra de Tramuntana" (ES0402 , entre 2011 y 2014), y por "Resto de Mallorca" (ES0413, los años 2011, 2014, 2015 y 2019). Finalmente, la zona "Menorca-Mao-Es Castell" (ES0409), ha superado cada año el valor objetivo entre el año 2017 y 2019. En los años 2020 y 2021 no se registraron superaciones de este valor.



Por lo que respecta al valor objetivo de ozono para la protección de la vegetación, se ha superado cada año del período evaluado e incluso durante la pandemia. Cabe destacar que la zona ES0413 «Resto Mallorca» es la única que ha presentado superaciones de este límite en todos los años del período considerado.

El objetivo a largo plazo de ozono para la protección de la salud y vegetación se ha superado prácticamente cada año durante el período comprendido entre 2011 y 2021 en todo el territorio.

6. Ante las superaciones del valor objetivo para la protección de la salud humana y del valor objetivo para la protección de la vegetación, es necesaria la elaboración de un Plan de mejora de calidad del aire para el ozono, según lo establecido en el Real decreto 102/2011. Así pues, este Plan de Mejora de Calidad del Aire para el ozono tiene por objeto reducir las concentraciones de este contaminante secundario con el fin de mejorar los valores registrados por la red de vigilancia y control de calidad del aire en el territorio balear, contribuyendo a que las tendencias actuales se redirijan hacia el cumplimiento de los valores objetivos indicados en las directivas y trabajando en un camino que tienda hacia los estándares establecidos por la OMS. El Plan de Ozono pretende minimizar los impactos ambientales, económicos y sociales de los eventuales episodios de contaminación por ozono, proponiendo medidas proporcionadas y eficaces, desarrolladas en coordinación con la planificación transversal y sectorial existente.

7. El alcance geográfico del plan se corresponde con la totalidad del territorio de las Illes Balears, con especial incidencia en aquellas zonas que tradicionalmente han tenido superaciones del valor objetivo para la protección de la salud y del valor objetivo para la protección de la vegetación.

8. Con carácter previo al plan de ozono, en las Illes Balears se han elaborado diversos planes y programas, que han intervenido o intervendrán de forma directa o indirecta en la reducción de las emisiones de precursores de ozono de carácter antropogénico y pueden solaparse con el plan propuesto. La mayor parte de estos planes y programas están en marcha y en línea con el horizonte temporal 2030 que marcan las políticas y programas europeos y nacionales.

9. Las medidas propuestas en el plan de ozono pueden considerarse como medidas adicionales a las establecidas en otros planes o programas. Estas medidas son las siguientes:

Campo de actuación de las medidas	Medidas
Medidas encaminadas al incremento del conocimiento.	1. Nuevas campañas de medidas de ozono en zonas de interés 2. Estudios epidemiológicos y coordinación sanitaria 3. Estudios de contribución y generación de episodios de ozono 4. Estudios de emisiones biogénicas en el entorno balear 5. Estudios de la afección a la vegetación por parte del ozono. 6. Revisión y promoción del plan marco de mejora de la calidad aire para municipios
Medidas encaminadas a dotar de herramientas y coordinar a los diferentes actores.	7. Planes de mejora de la calidad del aire 8. Plan de transición energética y cambio climático 9. Dinamización del canal de comunicación con los ayuntamientos para coordinar acciones en caso de superaciones 10. Actualización del protocolo de actuación a corto plazo 11. Movilidad laboral eficiente 12. Zonas de baja emisión
Mesuras a escala regional encaminadas a reducir la contaminación	13. Mejora y promoción del transporte colectivo 14. Guía para la mejora de las actividades de mantenimiento portuarias; 15. Ambientalización de puertos y aeropuertos 16. Controles de emisiones de COVs en la industria 17. Revisión de autorizaciones ambientales de las actividades más contaminantes teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles o buenas prácticas ambientales.
Medidas encaminadas a la información, divulgación y concienciación.	18. Plan de comunicación y sensibilización de calidad del aire.

3. Evaluación de los efectos previsible

En el documento ambiental estratégico (DAE) se analizan los efectos ambientales previsible del plan. En el DAE se remarca que dado que el objetivo principal del plan es la reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad del aire, el efecto global del plan será positivo. Se considera que el plan tendrá un efecto positivo sobre el clima, la calidad del aire, el cambio climático (disminuirán los gases de efecto invernadero), la flora, la fauna, la biodiversidad, los espacios naturales protegidos, el paisaje y la salud humana y neutro sobre el suelo y la hidrogeología. Por lo que respecta a las actividades económicas, los efectos del plan serán diversos (positivos, negativos o neutros). Así, se considera que los efectos sobre la actividad económica podrán ser negativos si se aplican algunas de las medidas previstas que pueden

condicionar la realización de determinadas actividades durante los episodios de alta contaminación. Sin embargo, estas actuaciones serán de carácter puntual y en circunstancias muy concretas que pueden provocar impactos negativos a corto plazo pero que serán también recuperables a corto plazo. Por otra parte, los impactos derivados del plan sobre las actividades económicas podrán ser también positivos dados los efectos sobre la protección de la vegetación que pueden redundar en una mejora del rendimiento de los cultivos.

4. Consultas en las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, se han realizado consultas a las siguientes administraciones previsiblemente afectadas por el Plan de mejora de la calidad del aire para el contaminante ozono en las Islas Baleares:

- Consell Insular de Menorca, Departamento de Medio Ambiente y Reserva de la Biosfera, Dirección Insular de Medio Ambiente (RS GOIBS72445/2023).
- Consell de Mallorca, Departamento de Movilidad e Infraestructuras, Dirección Insular de Movilidad (RS GOIBS72208/2023).
- Consell Insular de Eivissa (RS GOIBS72592/2023).
- Dirección Insular de Emergencias e Interior (núm. identificador VALIB 177834).
- Dirección General de Recursos Hídricos, Servicio de Estudios y Planificación (núm. identificador VALIB 177809).
- Dirección General de Territorio y Paisaje, Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo (núm. identificador VALIB 177675).
- Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo (núm. identificador VALIB 177786).
- Amigos de la Tierra (RS GOIBS73071/2023).
- Terraferida (RS GOIBS71777/2023).
- GOB (RS GOIBS71716/2023).
- AENA (RS GOIBS71588/2023).
- Autoridad Portuaria de Baleares (GOIBS73024/2023).
- Consell Insular de Menorca, Departamento de Economía y Territorio, Dirección Insular de Ordenación Territorial (RS GOIBS75059/2023).
- Consell de Mallorca, Departamento de Territorio, Dirección Insular de Territorio y Paisaje (RS GOIBS74791/2023).
- Consell de Mallorca, Departamento de Territorio, Dirección Insular de Urbanismo (RS GOIBS74758/2023).
- Consell Insular de Menorca, Departamento de Medio Ambiente y Reserva de la Biosfera, Dirección Insular de Reserva de la Biosfera (RS GOIBS74923/2023).
- Dirección General de Salud Pública y Participación (núm. identificador VALIB 177990).
- Dirección General de Residuos y Educación Ambiental, Servicio de Residuos y Suelos Contaminados (núm. identificador VALIB 177996).
- Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, Servicio de Planificación del Medio Natural (núm. identificador VALIB 178033).
- Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, Servicio de Protección de Especies (núm. identificador VALIB 178017).
- Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, Servicio de Espacios Naturales (núm. identificador VALIB 177973).
- FELIB (GOIBS76702/2023).
- Consell Insular de Menorca, Departamento Economía y Territorio, Dirección Insular de Economía, Área de Agricultura (RS GOIBS76778/2023).

A día de hoy en el expediente constan los informes de la Dirección General de Emergencias e Interior, del Departamento de Economía y Territorio del Consell Insular de Menorca, del Servicio de Espacios Naturales, del Departamento de Presidencia y Gestión Ambiental del Consell de Eivissa, de la Autoridad Portuaria de Baleares, del Servicio de Planificación del Medio Natural y las alegaciones del GOB, Amigos de la Tierra y Ecologistas en Acción.

La Dirección General de Emergencias e Interior informó lo siguiente:

Consideraciones técnicas

[...]

8. Dado que se dispone de un protocolo de actuación a corto plazo que implica el 112 en dos niveles (prealerta y alerta) conviene definir y/o actualizar los umbrales que implican la activación del protocolo operativo estándar así como las medidas de aviso a la población.

Conclusión

Una vez examinada la documentación se pone de manifiesto que el Plan de mejora de la calidad del aire para el contaminante ozono en las Illes Balears (Plan de Ozono) no se encuentra afectado por ningún riesgo de los desarrollados en los planes especiales de Protección Civil de las Illes Balears, por lo que, no existen objeciones ni consideraciones a realizar en el expediente por parte de la Dirección General de Emergencias e Interior en este aspecto.

El Departamento de Economía y Territorio del Consell Insular de Menorca informó lo siguiente:

[...]

5. Consideraciones técnicas

El Plan recoge la diferente normativa estatal y autonómica respecto a la calidad del aire y crea unas fichas con determinadas medidas.

La normativa insular de Menorca como por ejemplo el PTI y principalmente la nueva Ley de Menorca reserva de la biosfera recogen las cuestiones que desde el ámbito insular se pueden abordar.

6. Conclusión

Por todo ello, informo favorablemente el Plan de mejora de calidad del aire para el contaminante ozono en las Islas Baleares, expediente núm. EIA 3-2003, ya que no existe impedimento alguno desde el punto de vista territorial.

El Departamento de Presidencia y Gestión Ambiental del Consell d'Eivissa informó lo siguiente:

[...]

2- Consideraciones técnicas

- Sobre el Plan Ozono:

Se considera que dado el objeto del Plan Ozono, que responde a mejorar las condiciones de la calidad del aire en relación a este contaminante y sus precursores, no se formula, en relación a los objetivos, ninguna enmienda técnica.

El conjunto de las medidas propuestas para conseguir los objetivos concretos del Plan se consideran muy adecuadas y por tanto no se considera añadir ni subsanar ninguno de ellos al programa de mejoras.

- Sobre el Estudio Ambiental Estratégico:

Se está totalmente de acuerdo con la selección de la alternativa 2 como la más adecuada para la consecución de los objetivos del Plan. En este sentido, la realización del Plan de Ozono por parte de la comunidad autónoma es la que previsiblemente producirá efectos más favorables a la vez que permite un mejor nivel de respuesta a todos los criterios establecidos.

La caracterización y diagnóstico se considera ajustada a la realidad y con un nivel de detalle adecuado para proceder a una correcta evaluación de las potenciales afecciones tanto positivas como negativas derivadas de la puesta en marcha del Plan Ozono.

Únicamente existe algún error puntual en relación con el listado de fauna como es el caso de no enmendar la presencia de la Culebra de herradura (*Hemorrohis hippocrepis*), muy presente y de forma invasora en la isla de Ibiza y también presentar al Lirón careto (*Eliomys quercinus*) como especie en Ibiza cuando en realidad se encuentra en la isla de Formentera. En ningún caso estos errores puntuales afectan al proceso de valoración de impactos.

En cuanto a la valoración de impactos también se está de acuerdo con el Documento Ambiental en cuanto a que el efecto ambiental global del Plan es sin duda positivo dado el mencionado objeto que persigue el Plan de reducción de la contaminación atmosférica y por tanto de la calidad del aire. En concreto, las acciones y medidas previstas en el Plan de Ozono que están dirigidas a reducir los impactos ambientales, sociales y económicos derivados de los episodios de contaminación por ozono, redundan en unos efectos positivos bien remarcables.

El Servicio de Espacios Naturales concluyó lo siguiente:

1. Por todo lo anterior, se informa favorablemente el Plan de mejora de la calidad del aire para el contaminante ozono en las Illes Balears (Plan de Ozono) dado que se considera que no causará impactos negativos sobre los espacios naturales protegidos de las Islas Baleares y que la ejecución del Plan redundará en una mejor calidad global del aire en las Islas en lo que se refiere al contaminante secundario ozono, lo que determinará un mejor estado de los ecosistemas de los espacios naturales protegidos.

2. Cabe recordar que cualquiera de las actuaciones, proyectos, planes o programas que se desarrollen derivados de la ejecución del Plan dentro de los espacios de relevancia ambiental de las Illes Balears se tendrán que someter al informe preceptivo del espacio afectado, de acuerdo con los artículos 21 y 39 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental.

3. Respecto a la XN2000, se informa que esta actividad no tiene relación directa con la gestión de los sitios de la Red Natura 2000 ni es



necesaria para gestionarlos; y que no les afectará de forma apreciable, ya sea individualmente o en combinación con otros planes, programas o proyectos.

La Autoridad Portuaria de Baleares informó lo siguiente:

[...]

No concurre el supuesto de hecho previsto en el artículo 26 de la Ley 34/2017 ni 16.1 del RD 102/2011 que justifique la aprobación de un Plan que contenga cualesquiera medidas restrictivas “para garantizar que se cumpla dicho valor objetivo en la fecha señalada en el anexo I”. El propio artículo 16.1 del RD 102/2011 exceptúa la aprobación de dicho Plan cuando “no pueda conseguirse mediante medidas que no conlleven costas desproporcionadas”.

Ahora bien, en el caso de que el Gobierno decida adoptar un Plan de mejora de calidad del aire en relación al ozono como medida para reducir el nivel de contaminación (artículo 16.2 del RD 102/2011), el alcance, contenido y efectos de las medidas que restrinjan la actividad económica deberá ser adecuado y proporcionado en atención al grado de contaminación de las zonas o aglomeraciones afectadas.

Del mismo modo, las medidas a adoptar en cada uno de los cinco puertos gestionados por la APB deberían individualizarse en función del nivel de afección de la zona por la superación de los valores objetivo. A título meramente ejemplificativo y tal y como se desprende del propio Plan, los puertos de Palma de Mallorca, la Savina e Ibiza se encuentran fuera de las zonas afectadas, que queda circunscrita a “resto de Mallorca” y “Menorca – Maó – Es Castell ” en cuanto a la superación del valor objetivo de afección a la salud y “resto de Ibiza – Formentera” en cuanto al de protección de la vegetación (este último, únicamente en el año 2021).

Para que el Plan pueda introducir medidas limitativas de la actividad económica, deberá concurrir el presupuesto previsto en la ley. No concurre el supuesto de hecho previsto en la norma que justifique la aprobación del Plan.

[...]

La medida nº 14 pretende que la APB (i) revise la actual guía de buenas prácticas con información más actual incorporando medidas encaminadas a la reducción de las emisiones de COVNM, y (ii) que haga suya esta guía y la incorpore como condición de funcionamiento de las concesiones portuarias y marinas.

[...]

La Autoridad Portuaria de Baleares apoya las acciones que incrementan el conocimiento sobre la utilización de productos y sustancias que contribuyan a las emisiones de compuestos orgánicos volátiles no metánicos, así como las actuaciones de concienciación sobre la conveniencia de reducir su uso.

[...]

No obstante, ha de tenerse en cuenta que el contenido de la guía propuesta o las medidas que de ella se deriven como consecuencia de la aprobación del Plan no pueden comprometer una infraestructura de interés general mientras no se produzca el supuesto de hecho previsto en la norma y que justifique una intervención en las competencias de la APB de esta envergadura. La propia normativa en materia de protección de la calidad del aire exige que las medidas correctoras que se adopten sean eficaces en relación a su coste. El Plan, en los términos en que ha sido planteado, posibilitaría la implantación de medidas limitativas en aquellos puertos en los que ni siquiera se han superado los valores objetivo.

La medida nº 15 se refiere a la ambientalización de puertos y aeropuertos:

[...]

La Autoridad Portuaria de Baleares ya se encuentra trabajando en la mejora de la calidad del aire, tiene implantadas políticas de reducción de emisiones y de uso de combustibles fósiles, así como de eficiencia energética y generación energética de origen renovable y en la redacción de una ordenanza de calidad del aire.

De hecho, el pasado mes de febrero se aprobó el Protocolo de Actuación entre la Consejería de Transición Energética, Sectores Productivos y Memoria Democrática del Gobierno de las Islas Baleares, el Ayuntamiento de Palma, el Consell Insular de Mallorca, la Autoridad Portuaria de Baleares y AENA SME, SA, para desarrollar iniciativas de mejora de la calidad del aire y de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica, cuyo objeto es, precisamente, declarar la colaboración institucional entre dichos organismos para desarrollar iniciativas de mejora de la calidad del aire y de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica.

La Autoridad Portuaria de Baleares aprueba sus propios protocolos de reducción de la contaminación y eficiencia energética en el marco de sus competencias sin que sea necesario perseverar en ellos. La práctica demuestra que existen fórmulas de colaboración entre administraciones

mucho más eficientes que la imposición unilateral de obligaciones, so riesgo de desconocer las particularidades de cada zona afectada e imponer obstáculos innecesarios a la actividad económica.

Así pues, otras administraciones han optado por la adopción de soluciones consensuadas para solucionar problemas reales. En este sentido, la Autoridad Portuaria de Castellón suscribió un Convenio interadministrativo con la Generalitat Valenciana a fin de atajar la problemática derivada de la superación de los valores límite para la protección de la salud de los parámetros PM10 y PM2.5 establecidos en el RD 102 /2011.

Tercera.- Sobre los controles de emisión de COVS en industria

[...]

La Autoridad Portuaria de Baleares cuenta con 25 estaciones de medida de parámetros relacionados con la calidad del aire y está trabajando en la adopción de medidas de mejora de la calidad del aire en el ámbito de su competencia.

Cuarta.- Sobre la posible revisión de autorizaciones ambientales de las actividades teniendo en cuenta las Mejoras Técnicas Disponibles (MTD) o buenas prácticas ambientales

[...]

Esta medida podría afectar a las empresas o actividades que operan en los puertos. En la evaluación de esta medida el coste y el impacto estimados se ha considerado bajo, pero no se justifica esta evaluación. Esta Autoridad Portuaria considera necesario realizar una evaluación específica sobre esta medida, analizando empresas, actuaciones, e impactos de la aplicación de medidas sobre las mismas.

En cualquier caso, la revisión de las Autorizaciones Ambientales Integradas (“AAI”) debería producirse cuando estas autorizaciones deban ser renovadas, y si concurren los requisitos necesarios para ello, esto es, que pese al cumplimiento de los Valores Límites de Emisión (“VLE”) establecidos en dichas AAI se produzca un incumplimiento reiterado y suficiente de los objetivos de calidad del aire de Ozono o que se apruebe un documento de mejores técnicas disponibles (“BREF”) que justifique la adaptación de las AAI en el plazo de cuatro años.

Sin embargo, la aprobación de un Código de Buenas Prácticas no puede constituir en ningún caso un presupuesto para modificar una AAI. El artículo 26 del Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación (“RD 1/2016”) regula la revisión de autorizaciones ambientales integradas . El apartado 4 de dicho precepto regula los supuestos en que dicha revisión deberá llevarse a cabo de oficio sin que en ningún caso la aprobación de un documento de carácter orientativo como un Código de Buenas Prácticas pueda dar lugar a un procedimiento de revisión como el mencionado.

Por otra parte, una vez analizado el documento “Documento Ambiental Estratégico. Plan de mejora de la calidad del aire en relación al ozono”, la Autoridad Portuaria de Baleares realiza las siguientes consideraciones:

Como se indica en la formulación de alternativas, existen emisiones de fuentes locales sobre las que hay que actuar para poder contribuir a la reducción de las emisiones globales. Estas fuentes están vinculadas al tráfico rodado o tienen origen en actividades industriales implantadas en las Islas cuyas competencias de ordenación, autorización, seguimiento y control pueden recaer parcialmente sobre la propia Comunidad Autónoma, no siendo éste el caso de la gestión de los puertos de interés general .

El análisis sobre los efectos ambientales previsibles sobre la actividad económica no analiza la repercusión que tendrá la implantación del plan sobre el sector de transporte marítimo ni sobre las actividades de servicios en el ámbito portuario, ni tampoco cuantifica dichos efectos. El documento se limita a indicar que la puesta en marcha representa una inversión económica que, en este caso no supone un retorno económico cuantificable, pero que, en todo caso, se compensa con las demás externalidades positivas.

Teniendo en cuenta que el Plan señala ambos sectores como principales contribuyentes de las emisiones de precursores de ozono, se considera necesario realizar una evaluación de efectos e impactos sobre los sectores económicos mencionados anteriormente, cuantificando no sólo la inversión económica que supondrá la implantación del plan, sino también los impactos sobre el rendimiento o volumen de actividad, especialmente cuando se deban tomar medidas que “condicionen la realización de determinadas actividades”. Asimismo, se considera necesario contemplar estos posibles efectos negativos y dotar al plan de medidas preventivas, reductoras y correctoras de estos efectos.

Además, se quiere destacar que en la red de medición y control de la calidad del aire de que dispone el puerto en la actualidad, pese a identificarse el transporte marítimo como fuente de contaminantes que afectan al ozono, en 2021 sólo se han dado superaciones del valor objetivo puntualmente, el umbral de información sólo se ha superado 2 ocasiones en 1 estación y el umbral de alerta no se ha superado en ninguna ocasión, por lo que, en la actualidad las concentraciones de ozono en el puerto muestran una situación ambiental acorde con los objetivos de calidad del aire.

Conclusiones

La APB mantiene un firme compromiso con la protección y conservación del medio ambiente. Al hilo de lo anterior, conviene recordar que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares, en la sesión celebrada el día 22 de febrero de 2023, aprobó el “Protocolo General de Actuación entre la Consejería de Transición Energética, Sectores Productivos y Memoria Democrática del Gobierno de las Islas Baleares, Ayuntamiento de Palma, Consell de Mallorca, Autoridad Portuaria de Baleares y AENA SME, SA, para desarrollar iniciativas de mejora de la calidad del aire y de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica”, en dicho acuerdo se ponía de manifiesto la intención de las partes de llevar a cabo actuaciones en el ámbito de sus competencias para desarrollar iniciativas de mejora de la calidad del aire y de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica.

El Plan de mejora de la calidad del aire en relación con el ozono al que ha tenido acceso esta Autoridad Portuaria constituye un instrumento que introduce medidas limitativas a la gestión de una infraestructura crítica sin que, a juicio de esta Autoridad, concurran los presupuestos de hecho necesarios para ello.

Por todo lo anterior, se considera necesaria la revisión del Plan de mejora de calidad del aire en relación al ozono en lo concerniente a aquellas medidas complementarias que tengan incidencia sobre la gestión portuaria de ámbito estatal. Asimismo, se considera necesaria la revisión del análisis sobre los efectos ambientales previsibles sobre la actividad económica de los sectores de transporte marítimo y las actividades de servicios en el ámbito portuario, así como la adopción de medidas preventivas, reductoras y correctoras en su caso de los posibles efectos negativos, puesto que aún estando este Organismo totalmente comprometido con la reducción de emisiones y alineado con lo que se plantea en el documento, y estando trabajando para reducirlas, se entiende que el Plan que se pretende aprobar no debe comprometer la explotación de una infraestructura de interés general.

En línea con su Política de Responsabilidad Social Corporativa, aprobada en 2016, la Autoridad Portuaria de Baleares (APB), viene manifestando una apuesta firme y decidida por:

[...]

Estos compromisos se han reflejado en el borrador de Plan Estratégico de la APB a través de un eje específico que se denomina Liderazgo en Medio Ambiente, Sostenibilidad y RSC.

En el año 2021, para seguir avanzando en este propósito, la Autoridad Portuaria definió una estrategia ambiental cuya implantación pretendía acelerar. En dicha estrategia se recogen diversas medidas que servirán para reducir las emisiones contaminantes producidas en los puertos y por tanto para mejorar la calidad del aire en su entorno.

Teniendo en cuenta que, el artículo 25.b), del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por RD 2/2011, de 5 de septiembre, establece que se competencia de la Autoridad Portuaria la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del

territorio y urbanismo, y siendo función propia de acuerdo con el artículo 26.1 n) de la misma Ley “Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en esto con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras”.

Si bien el Gobierno de las Illes Balears es la Administración competente en materia de calidad del aire, la APB no puede asumir ningún tipo de compromiso ni informar favorablemente actuaciones que puedan comprometer el ejercicio de las funciones que le son propias y que emanan de lo dispuesto en el art. 25 del TRLPEMM.

En relación con el informe de la Autoridad Portuaria Balear:

- a) Se considera que la justificación dada para la elaboración del plan a la documentación presentada se ajusta a la normativa y que, efectivamente, los niveles más bajos registrados para el contaminante ozono durante 2020 y 2021 a causa de la pandemia por la covid-19 no son representativos de los niveles de ozono habituales en el ámbito del plan.
- b) Los planes de mejora de la calidad del aire o las actuaciones no deben limitarse o intensificarse en el entorno de las estaciones donde se producen las superaciones de los valores objetivo ya que la causa de estos niveles altos de ozono puede no ser tan local y encontrarse en la emisión de precursores por parte de fuentes que se encuentran a varios kilómetros. Es necesario, pues, abordar esta problemática a un nivel un tanto más global.
- c) En relación a la aplicación de las medidas del plan de ozono que puedan afectar al ámbito de las competencias de la Autoridad Portuaria Balear, se considera adecuada su propuesta de suscribir un convenio interadministrativo.

En el informe del Servicio de Planificación del Medio Natural se concluye que el plan, que se encuentra en el ámbito de diversos espacios de la Red Natura 2000, no tiene relación directa con la gestión del sitio y no tendrá afectación significativa en la Red Natura 2000.



El GOB, Amigos de la Tierra y Ecologistas en Acción presentaron las siguientes alegaciones:

[...]

2. Según establece el artículo 17 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, los planes de mejora de la calidad del aire tendrán que ser elaborados y modificados garantizando la participación pública, en los términos previstos en el artículo 16 de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, que establece los requisitos para promover una participación real y efectiva del público en su elaboración.

Además, debe recogerse directamente la opinión de las asociaciones reconocidas por ley cuyos fines guarden relación directa con el objeto de la norma, como es nuestro caso, de acuerdo con los artículos 133.2 de la LPACAP y 17.2 de la Ley 27/2006. No parece que la simple publicación en una página web sea la forma más adecuada de promover una participación real, que consideramos esencial para el diseño adecuado del plan, habiendo pasado la consulta previa completamente desapercibida a la vista de la nula presentación de opiniones o sugerencias, por lo que para las siguientes fases de participación pública ésta debe plantearse con la máxima difusión.

3. Respecto al trámite ambiental aplicable, establecido el carácter reglamentario de los planes de mejora de la calidad del aire, es inmediata la aplicabilidad del procedimiento de evaluación ambiental estratégica, con arreglo a lo establecido en el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en la medida en que el PMCACOIB debe aprobarse por una Administración pública en cumplimiento de una disposición legal, y establece el marco para la futura autorización de proyectos, legalmente sometidos o no a evaluación ambiental.

Hay que tener en cuenta que los planes de mejora de la calidad del aire son determinantes para los distintos instrumentos de planeamiento urbanísticos y de ordenación del territorio (art. 16.6 de la Ley 34/2007), sujetos a evaluación ambiental estratégica ordinaria, y son vinculantes para los titulares de instalaciones donde se desarrollen actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera (art. 7.1.f de la Ley 34/2007), muchas de ellas sometidas a evaluación de impacto ambiental ordinaria, por lo que la evaluación ambiental estratégica aplicable sería en nuestra opinión la ordinaria. Sin embargo no tenemos reparo a que se haya optado en este caso por la simplificada. De hecho, las presentes sugerencias van dirigidas al contenido del PMCACOIB en sí, no tanto al del Documento Ambiental Estratégico, que nos parecía válido para su finalidad.

4. El contenido mínimo de los planes de mejora de la calidad del aire se recoge en los artículos 16.2.a) de la Ley 34/2007 y 24.1 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, además de en el anexo XV de esta última disposición. En nuestra opinión, los principales contenidos preceptivos que deberían cumplimentarse adecuadamente en el borrador del PMCACOIB son los siguientes, para los que realizamos varias sugerencias:

- El Plan debe definir su diagnóstico, objetivos y actuaciones con detalle zonal, si se plantea como común para todas las zonas con incumplimiento de los valores objetivo para la protección de la salud y para la protección de la vegetación, que son numerosas y frecuentes desde la entrada en vigor de estos valores respectivamente en los periodos 2010-2012 y 2010-2014. La otra opción, más en sintonía con la normativa de calidad del aire, sería proceder a la elaboración y aprobación de tantos planes como aglomeraciones y zonas que hayan experimentado incumplimientos de los estándares legales. No sería admisible un plan único sin detalle zonal suficiente, pues no permitiría afrontar el problema con la debida eficacia en las zonas más afectadas.

- Sería conveniente actualizar la información sobre las superaciones de los valores objetivo para la protección de la salud y la vegetación con la evaluación de la calidad del aire correspondiente al año 2022, en el que se ha apreciado un repunte significativo de los niveles de ozono, por lo que en el trienio 2020-2022 se habría reiterado el incumplimiento del valor objetivo para la protección de la salud en la zona ES043 Resto Mallorca (Estación Hospital Joan March) y en el quinquenio 2018- 2022 el del valor objetivo para la protección de la vegetación en las zonas ES0402 Serra de Tramuntana, ES0412 Resto Ibiza y ES0413 Resto Mallorca. También resultaría interesante considerar el grado de cumplimiento de los objetivos a largo plazo para la protección de la salud y de la vegetación y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que son la referencia sobre el impacto sanitario asociado a la contaminación.

- En coherencia con lo expuesto, el diagnóstico debe incluir un inventario de emisiones de precursores con detalle zonal, que permita actuar a esta escala, no siendo óptima la presentación de datos autonómicos globales ni por islas, lo que somos conscientes requeriría un esfuerzo técnico importante. Si bien se identifican de forma general las principales fuentes de emisión de óxidos de nitrógeno (NOx) y compuestos orgánicos volátiles no metánicos (COVNM), consideramos que debería ampliarse la información al monóxido de carbono (CO) y al metano (CH₄), respectivamente por su importancia local en las quemadas de biomasa y por su relevancia en el mantenimiento de los niveles de fondo.

Esto, relacionando las principales fuentes de emisión de precursores en cada una de las zonas, sobre las que habrá que intervenir.

- Sería conveniente que más allá del cumplimiento en 2025 en todas las aglomeraciones y zonas de los valores objetivo legales vigentes y que se aprueben en la revisión en curso de la normativa europea de calidad del aire, se considerase también el cumplimiento en 2030 de el



objetivo a largo plazo para la protección de la salud y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que son la referencia sobre el impacto sanitario asociado a la contaminación, así como el objetivo a largo plazo para la protección de la vegetación, en la misma fecha. Sugerimos explicitar estos objetivos y horizontes del Plan en un epígrafe específico.

- Debería cuantificarse la reducción de emisiones necesarias para conseguir los objetivos citados, y modelizar los escenarios finales en 2025 y 2030, concretando en cada aglomeración y zona estas reducciones de precursores por sectores y por grandes establecimientos (centrales térmicas, cementeras, puertos, aeropuertos, etc.), incluyendo asimismo los sectores difusos, en particular el transporte, el uso de disolventes orgánicos y las quemadas al aire libre de biomasa.

- Las medidas o proyectos de mejora adicionales son demasiado generales, sin detalle, calendario de aplicación ni presupuesto asociado. Siguiendo un criterio de eficacia del plan y sus acciones, debería cuantificarse la reducción de precursores (NO_x , COV, CO y/o CH_4) perseguida con cada medida, en cada horizonte temporal, de forma coherente con el Plan Nacional de Techos Nacionales de Emisión y los Planes de Lucha contra el cambio Climático (art. 24.7 del Real Decreto 102/2011), así como el calendario de aplicación y el presupuesto asociado de cada medida, disponiendo si fueran necesarias fórmulas de financiación privada vía fiscalidad.

- Entre las medidas de mejora del conocimiento, debería optimizarse la red balear de vigilancia y control de contaminación atmosférica para la evaluación del ozono, completando su diseño, mejorando la captación de datos en estaciones como Cases de Menut u Hospital Juan March e incluyendo modelización. El propio Plan reconoce que «existe cierto desequilibrio en la isla de Mallorca, donde las estaciones se concentran a lo largo del eje Palma-Alcúdia», por lo que la zona ES0413 Resto Mallorca, con incumplimientos crónicos, requeriría un punto adicional de medida en continuo para el ozono hacia el oeste, en una ubicación suburbana o rural de fondo.

- Las medidas 11, 12, 13, 14 y 15, destinadas a la reducción de las emisiones en el transporte, son demasiado generales. Proponemos limitar la nueva construcción y la ampliación de infraestructuras de transporte, como las ampliaciones del aeropuerto y el puerto de Palma, la construcción de autopistas en Mallorca e Ibiza, la incesante planificación y ejecución de rondas urbanas, como la de Inca, el segundo cinturón de Palma o la creación de nuevos aparcamientos subterráneos en el núcleo urbano de esta ciudad, debiendo integrar los planes de movilidad urbana con una perspectiva de fomento de medios de transporte menos contaminantes (art. 16.2.a de la Ley 34/2007), como es el caso del PMUS de Palma, Maó y Eivissa, que se citan en el apartado 7.1.3 del PMCACOIB. La medida 13 debería, además, añadir la recuperación de la red ferroviaria de Mallorca, con proyectos como el tranvía de Palma o el tren de la comarca de Llevant.

- Dado que el transporte marítimo es el responsable de la mayor parte de las emisiones de NO_x y buena parte de las de COVNM, es necesario concretar de forma mucho más detallada las medidas 14 y 15, incluyendo la sustitución de los disolventes orgánicos por agua o pintura en polvo que se cita en el punto siguiente en las labores de mantenimiento de los buques, y la electrificación de los puertos de forma que no sea posible atracar utilizando combustibles fósiles, especialmente los altamente contaminantes. Es necesario asimismo limitarse el desembarco de cruceros, tomando en consideración las elevadas concentraciones de precursores y/u ozono que se registran en algunos de los sensores de la Autoridad Portuaria de las Illes Balears.

- Consideramos de especial importancia desarrollar las medidas 16 y 17 dirigidas a la no utilización de disolventes orgánicos en los ámbitos no portuarios ni industriales. Debería incluirse la sustitución de los disolventes orgánicos por agua o pintura en polvo en todas sus aplicaciones industriales y domésticas, limitando así también elevadas emisiones en instalaciones portuarias.

- Llama la atención que no se defina ninguna medida para el sector agropecuario, siendo responsable del 9% de las emisiones de COVNM y la mayor parte de las emisiones de metano y CO, no cuantificadas. Proponemos por ello prohibir la quema de residuos agrícolas y forestales al aire libre, y en su caso una moratoria en la autorización ambiental integrada de nuevas explotaciones ganaderas industriales y sus ampliaciones, por sus grandes emisiones respectivamente de CO y de metano, que se suma a otras problemáticas ambientales.

5. El PMCACOIB incorpora las evidencias epidemiológicas genéricas y específicas para el caso de las Illes Balears, que permitan incorporar la perspectiva de protección de salud pública en las decisiones que afecten a la calidad del aire (art. 16.7 de la Ley 34/2007), incluyendo un programa de seguimiento epidemiológico del ozono en la Comunidad. Asimismo, resultan de gran interés los estudios previstos sobre el impacto agronómico del ozono sobre las producciones agrícolas (hortalizas de hoja, tomate, patata, cereales, cítricos, etc.) y sobre los ecosistemas forestales, más sensibles a esta contaminación, como los pinares de pino carrasco, acebuchales y garriga.

6. En función del diagnóstico realizado y del alcance territorial de las medidas finalmente propuestas, será necesario que el plan prevea los mecanismos de cooperación y colaboración respecto de las previsiones que se establezcan para los supuestos en los que la contaminación atmosférica tenga su origen en emisiones exteriores en las Illes Balears, o su ámbito incluya actividades, infraestructuras o competencias de otras Administraciones públicas, como pueda ser el caso de los puertos del Estado y los aeropuertos de AENA (arts. 16.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre y 24.4 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero).

7. Por último, deben concretarse las autoridades responsables de la elaboración y ejecución del PMCACOCV, así como el procedimiento de seguimiento de su cumplimiento y de revisión, concretando una relación de indicadores que incluya la reducción anual de las emisiones de precursores de ozono en las Islas Baleares y la situación respecto a los valores objetivo para la protección de la salud y la vegetación y las



recomendaciones de la OMS establecidas para el contaminante ozono.

Por todo ello,

Solicitamos

Que, en base a lo anteriormente expuesto, incorpore las sugerencias realizadas al Plan de Mejora de la Calidad del Aire para el contaminante Ozono en las Illes Balears, de acuerdo con los contenidos mínimos previstos en el artículo 16.2.a) de la Ley 34/2007 y el artículo 24.1 y el anexo XV del real decreto 102/2011, y cumpliendo de forma más eficaz los requisitos de participación pública legalmente establecidos, para recoger la opinión de todos los sectores sociales, considerando en particular a estas asociaciones como interesadas en la tramitación posterior del plan.

Se ha dado respuesta a las alegaciones presentadas por las organizaciones ecologistas en el informe técnico sobre el plan de ozono emitido por la CMAIB.

5. Análisis de los criterios del anexo V de la Ley 21/2013

Se han analizado los criterios del anexo V de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, y no se prevé que el plan pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, en concreto:

1. Características del plan: el plan de mejora de calidad del aire para el ozono se ha elaborado con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 16 del Real decreto 102/2011 ante las superaciones reiteradas del valor objetivo para la protección de la salud humana y del valor objetivo para la protección de la vegetación producidas en las Islas Baleares.
2. Características de los efectos y del área probablemente afectada: el ámbito del plan se corresponde con la totalidad del territorio de las Illes Balears, con especial incidencia en aquellas zonas que tradicionalmente han tenido superaciones del valor objetivo para la protección de la salud y del valor objetivo para la protección de la vegetación.

No se considera que el plan de ozono pueda provocar efectos ambientales negativos. Los únicos impactos negativos derivados del plan son los derivados de la aplicación de algunas medidas de carácter puntual y frente a episodios de alta contaminación que pueden afectar a determinadas actividades económicas.

Hay que remarcar que la ejecución del plan redundará en una mejor calidad global del aire en las Islas Baleares respecto a la situación actual, lo cual tiene unos impactos ambientales positivos, principalmente en lo que respecta a la protección de la salud y de los ecosistemas.

Además, dadas las condiciones específicas de distribución y afección por ozono, debido tanto a la meteorología propia del archipiélago, afectada por circulaciones a escala regional y local y transportes a larga distancia, como de la configuración especial de fuentes de contribución y su distribución el desarrollo del plan permitirá mejorar el conocimiento sobre el comportamiento del ozono en las Islas Baleares. Todo esto permitirá optimizar las medidas de prevención de la contaminación y mejora de la calidad del aire.

Por último, debe tenerse en cuenta también que las medidas propuestas en el plan tendrán un efecto sinérgico positivo sobre los demás planes existentes en materia de calidad del aire.

Conclusiones del Informe ambiental estratégico

Primero. No sujetar a evaluación ambiental estratégica ordinaria el Plan de mejora de la calidad del aire para el contaminante ozono en las Islas Baleares, dado que no se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios de el anexo V de la Ley 21/2013, siempre que se cumplan las medidas propuestas en la memoria del plan así como los siguientes condicionantes:

1. En cuanto a la participación del público en el proceso de elaboración del plan de ozono, debe darse la máxima difusión.
2. La medida 4 (estudios de emisiones biogénicas en el entorno balear) debe contemplar también la revisión de los estudios realizados sobre los COVs de origen biogénico en el ámbito urbano para establecer cuáles son las especies arbóreas que liberan una menor concentración de COVs, aspecto que tendrán que tener en cuenta los instrumentos de planeamiento urbanístico a la hora de elegir el arbolado además del requerimiento hídrico.
3. Se concretarán las autoridades responsables de la elaboración, ejecución y seguimiento del plan de ozono.
4. Se revisará la redacción del apartado 7.2.2 sobre las medidas encaminadas a dotar de herramientas y coordinar a los distintos actores de la memoria del plan en relación con las competencias atribuidas al órgano ambiental, las cuales no son las propias de la CMAIB. En este sentido, las competencias de la CMAIB en materia de evaluación ambiental de planes, programas y proyectos, previa propuesta del Comité Técnico vienen establecidas en el apartado 1b) del artículo 6 del Decreto 3/2022 de 28 de febrero, por el que se regula el régimen jurídico y funcionamiento de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears y se desarrolla el procedimiento de evaluación ambiental.



5. Se tendrá en cuenta el proyecto Alcúdia Tech Mar, declarado proyecto tractor de interés estratégico por el Gobierno de las Illes Balears, así como las actuaciones previstas por el Programa de Fondo de Transición Justa en la zona de transición justa de Alcúdia que incluyen tecnologías de descarbonización del sector marítimo.

Se recomienda:

1. Se estudiará la viabilidad técnica y ambiental de la sustitución de los disolventes orgánicos por agua o pintura en polvo en sus aplicaciones industriales y domésticas.

2. Actualizar la información sobre las superaciones de los valores objetivo para la protección de la salud y la vegetación con la evaluación de la calidad del aire correspondiente al año 2022.

3. En cuanto a la medida 17 relativa a la revisión de autorizaciones ambientales:

a) Debería revisarse el objetivo de la medida. Se considera más oportuno que en vez de modificar el plazo establecido en el artículo 26.2 del Real Decreto legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación, el órgano sustantivo (la DG de Energía y Cambio Climático) inste al órgano competente (CMAIB) a revisar de oficio aquellas autorizaciones ambientales integradas de instalaciones con mayores emisiones a la atmósfera de contaminantes precursores de ozono troposférico en los términos establecidos en el artículo 26.4 del Decreto legislativo 1/2016.

b) Se concretarán cuáles serán las actividades más contaminantes cuyas autorizaciones ambientales integradas es necesario revisar con un carácter más urgente.

4. Se debería valorar la posibilidad de cumplir en 2030 el objetivo a largo plazo para la protección de la salud y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para el ozono así como cuantificar la reducción emisiones necesarias para conseguir estos objetivos.

5. Se debería suscribir un convenio interadministrativo de colaboración entre el Gobierno Balear y la Autoridad Portuaria Balear en lo que se refiere a la aplicación de las medidas del plan de ozono que puedan afectar al ámbito de las competencias del Autoridad Portuaria Balear.

6. En cuanto a las medidas:

a) Deberían concretarse más e incluir el coste estimativo de cada medida y su financiación.

b) Con el fin de valorar la eficacia del plan, debería estimarse la reducción de precursores de ozono que se pretende con cada medida.

7. Dado que se dispone de un protocolo de actuación a corto plazo que implica el 112 en dos niveles (prealerta y alerta) conviene definir y/o actualizar los umbrales que implican la activación del protocolo operativo estándar así como las medidas de aviso a la población.

Se recuerda que:

1. Cualquiera de las actuaciones, proyectos, planes o programas que se desarrollen derivados de la ejecución del Plan dentro de los espacios de relevancia ambiental de las Illes Balears se tendrán que someter al informe preceptivo del espacio afectado, de acuerdo con los artículos 21 y 39 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental.

2. Debe darse cumplimiento a lo establecido en el artículo 16 de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (incorpora las directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE).

3. De acuerdo con lo establecido en el punto 2a) del artículo 16 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera en el plan de ozono se deben integrar planes de movilidad urbana.

4. De acuerdo con el punto 3 del artículo 16 de la Ley 34/2007, «para la elaboración de sus páginas y programas, las comunidades autónomas deberán tener en cuenta los planes y programas a los que se refiere el apartado 1 – Asimismo, aplicarán los principios de cooperación y colaboración respecto de las previsiones que se establezcan para los supuestos en que la contaminación atmosférica afecte a un ámbito territorial superior al de una comunidad autónoma, o su ámbito incluya actividades, infraestructuras o zonas de competencia de otras Administraciones públicas».

5. De acuerdo con el punto 6 del artículo 16 de la Ley 34/2007, el plan de ozono será determinante para los distintos instrumentos de planeamiento urbanístico y de ordenación del territorio.

6. En relación con el seguimiento del informe ambiental estratégico, se debe tener presente que, según lo establecido en el punto 1 del artículo 51 de la Ley 21/2013, «los órganos sustantivos o los órganos que, en su caso, designan las comunidades autónomas respecto de los



planes o programas que no sean de competencia estatal, deberán realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de su aplicación o ejecución para, entre otras cosas, identificar con prontitud los efectos adversos previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos. A estos efectos, el promotor remitirá al órgano sustantivo, en los términos establecidos en la declaración ambiental estratégica o en el informe ambiental estratégico, un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de la declaración ambiental estratégica o del informe ambiental estratégico. El informe de seguimiento incluirá un listado de comprobación de las medidas contempladas en el programa de vigilancia ambiental. El programa de vigilancia ambiental y el listado de comprobación se harán públicos en la sede electrónica del órgano sustantivo».

Segundo. Se publicará el presente informe ambiental en el Boletín Oficial de las Islas Baleares, de acuerdo con lo que dispone el artículo 31.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental. Además, se dará cuenta al Pleno de la CMAIB y al comité técnico de Evaluación de Impacto Ambiental (AIA).

Tercero. El informe ambiental estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BOIB, no se hubiera procedido a la aprobación del plan o programa en el plazo máximo de cuatro años desde de la publicación, de acuerdo con lo que dispone el artículo 31.4 de la Ley 21/2013.

Cuarto. El informe ambiental estratégico no será objeto de ningún recurso, sin perjuicio de lo que, en su caso, proceda en vía administrativa o judicial frente el acto de aprobación del plan o programa, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.5 de la Ley 21/2013.

valuación ambiental estratégica simplificada del plan o programa.

Quinto. Esta resolución se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para su aprobación.

La directora general de Coordinación y Armonización Urbanística

María Paz Andrade Barberá

Por suplencia de la presidencia de la CMAIB

(BOIB núm. 106 de 29 de julio 2023)

