

**PROPUESTA DEL PLAN DE
MEJORA DE LA CALIDAD
DEL AIRE DE LA
ZONA INDUSTRIAL DE
CARBONERAS**



1.	INTRODUCCIÓN.....	1-1
1.1	ANTECEDENTES	1-1
1.2	AUTORIDADES RESPONSABLES	1-2
1.3	OBJETIVO Y CONTENIDO DEL PLAN	1-3
2.	FUNDAMENTO JURÍDICO	2-1
2.1	MARCO LEGISLATIVO EUROPEO	2-1
2.2	MARCO LEGISLATIVO ESTATAL.....	2-3
2.3	MARCO LEGISLATIVO AUTONÓMICO	2-4
2.4	ACTUACIONES NORMATIVAS PREVIAS	2-4
2.5	JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DEL PLAN.....	2-6
3.	NORMATIVA APLICABLE	3-1
3.1	NORMATIVA SOBRE GESTIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE.....	3-1
3.2	NORMATIVA SOBRE NIVELES DE INMISIÓN DE CONTAMINANTES ATMOSFÉRICOS	3-2
3.3	NORMATIVA SOBRE LIMITACIÓN DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES A LA ATMÓSFERA PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES.....	3-11
4.	ZONA AFECTADA.....	4-1
4.1	INFORMACIÓN GENERAL	4-1
4.2	ESTIMACIÓN DE LA SUPERFICIE AFECTADA Y LA POBLACIÓN EXPUESTA	4-2
4.3	ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO.....	4-2
4.4	DATOS TOPOGRÁFICOS RELEVANTES.....	4-6
4.5	DATOS CLIMÁTICOS ÚTILES	4-7
4.6	OBJETIVOS DE PROTECCIÓN	4-9
4.6.1	Salud de las personas.....	4-9
4.6.2	Patrimonio natural	4-14
4.6.3	Patrimonio cultural.....	4-16
5.	EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE.....	5-1
5.1	SISTEMAS DE EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE	5-1
5.2	ZONA INDUSTRIAL DE CARBONERAS	5-4
5.3	SISTEMAS DE MEDICIÓN DE EMISIONES A LA ATMÓSFERA	5-7
5.4	DIAGNÓSTICO DE LA CALIDAD DEL AIRE EN LA ZONA INDUSTRIAL DE CARBONERAS	5-8
5.4.1	Mediciones fijas.....	5-8
5.4.2	Mediciones indicativas	5-27
5.5	CONTAMINACIÓN DEBIDA A FENÓMENOS DE INTRUSIÓN AFRICANA.....	5-33
5.5.1	Identificación de los episodios de polvo africano con impacto en los niveles de material particulado atmosférico.....	5-34
5.5.2	Cuantificación de la carga neta de polvo africano en las superaciones de los niveles diarios de PM ₁₀	5-36
5.5.3	Contribución de la carga neta de polvo africano al valor medio anual.....	5-38
5.6	CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE	5-39
6.	ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN	6-1
6.1	PAUTAS DE LOS NIVELES DE CONTAMINACIÓN Y RELACIÓN CON LAS CONDICIONES DE VIENTO	6-1
6.1.1	Series temporales de los niveles de contaminantes atmosféricos	6-1
6.1.2	Relación entre los niveles de contaminantes atmosféricos y la dirección y velocidad del viento	6-10
6.2	CARACTERIZACIÓN DEL MATERIAL PARTICULADO EN ZONA INDUSTRIAL DE CARBONERAS	6-13
6.2.1	Componentes mayoritarios y elementos trazas	6-13
6.2.2	Análisis estadístico de contribución de fuentes mediante modelo de receptor	6-16
6.2.3	Conclusiones de los estudios de caracterización del material particulado.....	6-19

6.3	INVENTARIO DE EMISIONES.....	6-21
6.3.1	Metodología empleada	6-21
6.3.2	Emisiones inventariadas en la Zona Industrial de Carboneras	6-23
6.4	CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS SOBRE OZONO	6-31
6.4.1	La complejidad del ozono y su impacto en la estrategia de reducción de niveles en el aire ambiente.....	6-32
6.4.2	Bases científicas para la elaboración de un Plan Nacional de Ozono	6-34
6.4.3	Conclusiones	6-42
6.5	FUENTES RESPONSABLES DE LA CONTAMINACIÓN.....	6-43
7.	ANÁLISIS DE SITUACIÓN	7-1
7.1	FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS NIVELES DE CONCENTRACIÓN DE PARTÍCULAS EN EL AIRE.....	7-1
7.1.1	Condiciones ambientales.....	7-1
7.1.2	Fuentes locales de emisión de contaminantes	7-3
7.1.3	Formación de contaminantes secundarios en la atmósfera	7-3
7.1.4	Transporte regional de contaminantes.....	7-4
7.2	CONTRIBUCIÓN DE LAS FUENTES RESPONSABLES A LOS NIVELES DE INMISIÓN DE CONTAMINANTES.....	7-4
7.2.1	Contribución de fuentes locales	7-4
7.2.2	Fuentes naturales.....	7-5
7.2.3	Transporte regional y nivel de fondo.....	7-5
7.3	POSIBLES MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE	7-5
7.3.1	Sector industrial y uso de productos.....	7-6
7.3.2	Tráfico marítimo y actividad portuaria	7-6
7.3.3	Tráfico rodado	7-6
7.3.4	Sector agrícola y forestal	7-6
7.3.5	Sector residencial/comercial/institucional.....	7-6
7.3.6	Actividades de construcción y demolición	7-6
7.3.7	Prevención/Sensibilización/Gestión	7-7
7.4	OBJETIVOS CUANTIFICADOS DE REDUCCIÓN DE NIVELES DE CONTAMINACIÓN	7-7
8.	ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD.....	8-1
8.1	MEDIDAS O PROYECOS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008.....	8-1
8.1.1	Nivel internacional	8-1
8.1.2	Nivel nacional	8-2
8.1.3	Nivel autonómico	8-3
8.1.4	Nivel local	8-6
8.2	REGULACIONES, POLÍTICAS Y PLANES EXISTENTES EN EL ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN, CON POTENCIAL INCIDENCIA EN SU DESARROLLO.....	8-6
8.2.1	Nivel internacional	8-6
8.2.2	Nivel nacional	8-8
8.2.3	Nivel autonómico	8-10
8.2.4	Nivel local	8-11
8.3	MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA EXISTENTES DE 2008 A 2021.....	8-12
8.3.1	Nivel local	8-12
8.3.2	Nivel autonómico	8-12
8.3.3	Nivel estatal.....	8-16
8.3.4	Nivel internacional	8-19
8.4	IMPACTO DE LAS POLÍTICAS EXISTENTES SOBRE LA EMISIÓN DE CONTAMINANTES	8-19
8.5	MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA PLANEADOS O EN FASE DE INVESTIGACIÓN A LARGO PLAZO	8-20
9.	PLAN DE ACTUACIÓN	9-1
9.1	CRITERIO DE SELECCIÓN DE LAS MEDIDAS.....	9-1
9.2	MEDIDAS DE MEJORA DEL PLAN.....	9-1
9.2.1	Tipo de medidas.....	9-2
9.2.2	Fundamentos básicos de las medidas.....	9-4
9.2.3	Relación de medidas	9-8
9.2.4	Fichas de medidas.....	9-12

9.3	VALORACIÓN CONJUNTA DE MEDIDAS DE MEJORA	9-104
9.3.1	Valoración de medidas de limitación de emisiones en el sector industrial	9-104
9.3.2	Valoración de medidas de limitación de emisiones del tráfico rodado	9-104
9.3.3	Valoración de medidas de limitación de emisiones de buques y actividades portuarias	9-104
9.3.4	Valoración de medidas de limitación de emisiones de materia mineral	9-105
9.4	REDUCCIÓN DE EMISIONES DE ÁMBITO REGIONAL.....	9-105
10.	PLAN DE VIGILANCIA. INDICADORES DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS	10-1
10.1	PLAN DE VIGILANCIA DE LA CALIDAD DEL AIRE	10-1
10.2	INDICADORES DE SEGUIMIENTO	10-1
10.2.1	Indicadores propuestos.....	10-3
11.	LISTA DE PUBLICACIONES, DOCUMENTOS, TRABAJOS, ETC. QUE COMPLETEN LA INFORMACIÓN.....	11-1
12.	ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y MEDIOS DE FINANCIACIÓN DE LAS MEDIDAS	12-1
12.1	INTRODUCCIÓN	12-1
12.2	CUANTIFICACIÓN ECONÓMICA, DISTRIBUCIÓN TEMPORAL Y ENTIDAD FINANCIADORA.....	12-1
12.2.1	Inversiones de las Administraciones Públicas.....	12-2
12.2.2	Inversiones privadas.....	12-2
13.	PERIODO DE VALIDEZ DEL PLAN	13-1
14.	MEDIOS DE DIFUSIÓN	14-1
14.1	MATERIAL INFORMATIVO Y DIVULGATIVO	14-3
14.2	EVENTOS Y JORNADAS	14-3
14.3	CREACIÓN DE CONTENIDOS ONLINE	14-3

ANEXOS

ANEXO I MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008

ANEXO II ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD

1. INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES

Numerosos estudios realizados en Europa sobre contaminación atmosférica y salud muestran que importantes sectores de la población se encuentran expuestos a contaminantes atmosféricos. Los resultados obtenidos hasta ahora indican que existe una asociación significativa entre los indicadores de contaminación atmosférica y salud, constituyendo el principal factor ambiental asociado a las enfermedades evitables y a la mortalidad prematura de la Unión Europea (en adelante UE) y teniendo, adicionalmente, efectos negativos en gran parte del medio natural europeo. Así, los efectos que se han relacionado con la exposición a la contaminación son diversos y de distinta severidad. Entre ellos, destacan los efectos sobre el sistema respiratorio y el cardiovascular.

Las evaluaciones efectuadas a escala de la Unión Europea y las realizadas por la Junta de Andalucía, de acuerdo con la normativa en vigor, ponen de manifiesto que aún existen niveles de contaminación con efectos adversos significativos, a pesar de las medidas puestas en marcha para reducir las emisiones de los contaminantes a la atmósfera, las cuales han propiciado que la calidad del aire haya mejorado en las últimas décadas.

Los principales episodios de contaminación atmosférica en Andalucía están asociados a elevados niveles de ozono, partículas y óxidos de nitrógeno. La situación en lo referente a ozono y material particulado tiene un impacto mayor en la comunidad autónoma andaluza debido a las circunstancias climatológicas existentes de alta insolación, estabilidad atmosférica, bajas precipitaciones y proximidad al continente africano.

Actualmente, el territorio andaluz se ha dividido en trece zonas de calidad del aire semejantes a efectos de su evaluación y gestión. La zonificación actual de Andalucía se muestra en la Figura 1.1.

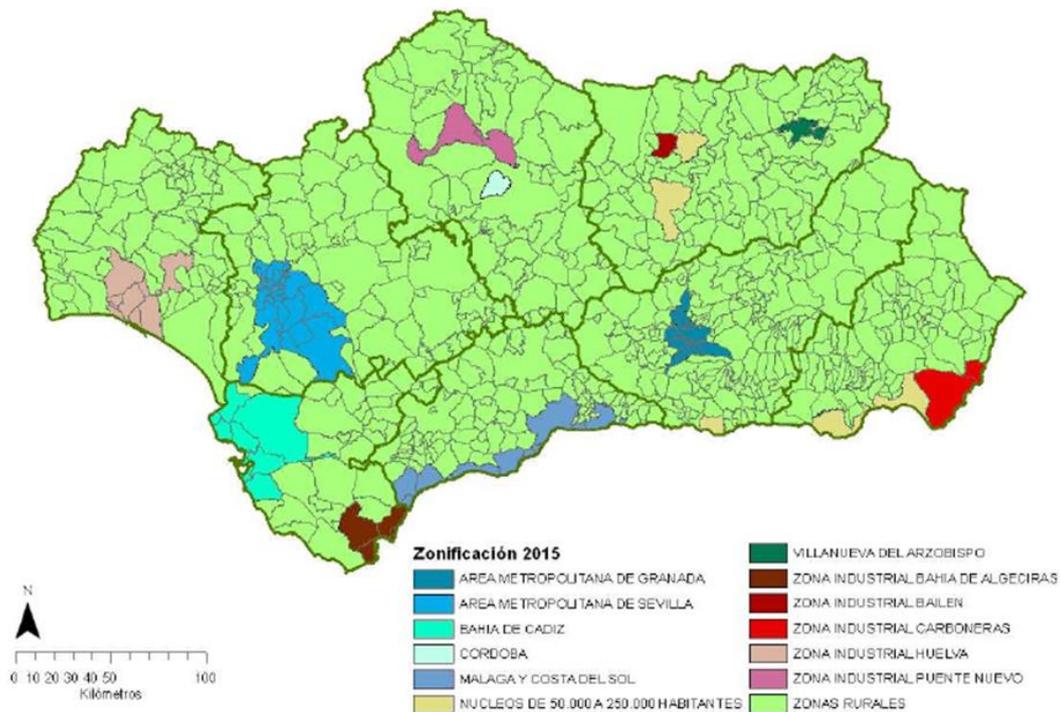


Figura 1.1. Zonificación

Las partículas pueden ejercer una influencia muy variada y determinante en el medio ambiente y en la salud humana. Por eso es importante identificar y cuantificar sus fuentes de origen para adoptar las medidas más eficaces sobre las fuentes que más contribuyen a los niveles que se respiran. Estas fuentes se clasifican en naturales –emisiones de contaminantes no causadas directa o indirectamente por las actividades humanas–, entre las que destacan las intrusiones de masas de aire africana o el aerosol marino, y antrópicas, entre las que se encuentran las actividades industriales, las emisiones procedentes del tráfico rodado o el uso de combustibles para la calefacción de hogares e inmuebles comerciales e institucionales. Dentro de estos combustibles, cobra cada vez mayor protagonismo el uso de leña y otras formas de biomasa.

En el caso concreto de la Zona Industrial de Carboneras, los datos registrados en el periodo 2003-2010 mostraron que las estaciones ubicadas en el casco urbano de Carboneras (Carboneras y Plaza del Castillo) y la de Rodalquilar superaban, para diversos años del periodo de estudio, tanto el valor de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ para la media anual de PM_{10} como el número máximo de superaciones permitidas (35) del valor diario de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ establecido por el Real Decreto 102/2011 de 28 de enero relativo a la mejora de la calidad del aire. Por ello, la Junta de Andalucía aprobó el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras mediante el Decreto 231/2013, del 3 de diciembre.

Las actuaciones asociadas al Plan de mejora de la calidad del aire aprobado en 2013 tuvieron una incidencia positiva en la calidad del aire de los municipios de la zona, mejorando los niveles de partículas PM_{10} considerablemente. A este respecto, destacar que en el periodo 2015-2021 se han observado los valores límite y objetivo señalados tanto por el citado Real Decreto 102/2011 como por la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire. De hecho, y tal y como se muestra en el capítulo 5 de este documento, en la situación actual es el ozono el único contaminante para el que no se da cumplimiento de los valores objetivos para la protección de la salud humana y la protección de la vegetación establecido en la normativa de aplicación.

1.2 AUTORIDADES RESPONSABLES

En el ámbito autonómico, la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental contempla en su artículo 53 “Competencias en materia de control de la contaminación atmosférica” lo siguiente:

1. Corresponde a la Consejería competente en materia de medio ambiente:
 - a) La realización de inventarios de emisiones y mapas de calidad del aire
 - b) La **elaboración de planes de mejora de la calidad del aire**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 48.3 de esta Ley.
 - c) Proponer al Consejo de Gobierno la aprobación de valores límites de emisión a la atmósfera cuando sean más exigentes que los establecidos en la legislación básica o no estén recogidos en la misma.
 - d) Adoptar, en caso de riesgo o superación de los límites establecidos en las normas de calidad ambiental, las medidas que se consideren necesarias para evitar dicho riesgo o, en su caso, nuevas superaciones de los valores contemplados en las mismas en el menor tiempo posible y que podrán prever, según los casos, mecanismos de control y, cuando sea preciso, la modificación o paralización de las actividades que sean significativas en la situación de riesgo.
 - e) La vigilancia y control de la calidad del aire en Andalucía a través de la Red prevista en el artículo 51 de esta Ley.
 - f) La vigilancia, inspección y ejercicio de la potestad sancionadora en relación con las emisiones producidas por las actividades sometidas a autorización ambiental integrada, autorización ambiental unificada y

autorización de emisión a la atmósfera, así como con las emisiones de compuestos orgánicos volátiles reguladas en el Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades.

- g) La autorización de emisiones a la atmósfera regulada en el artículo 56 de esta Ley.
- h) Designar el organismo de acreditación y autorizar los organismos de verificación, en relación con la aplicación del régimen sancionador.

2. Corresponde a los municipios:

- a) Solicitar a la Consejería competente en materia de medio ambiente la **elaboración de planes de mejora de la calidad del aire** que afecten a su término municipal y proponer las medidas que se consideren oportunas para su inclusión en los mismos.
- b) La ejecución de medidas incluidas en los planes de mejora de la calidad del aire en el ámbito de sus competencias y en particular las referentes al tráfico urbano.
- c) La vigilancia, inspección y ejercicio de la potestad sancionadora en relación con las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera no sometidas a autorización ambiental integrada o autorización ambiental unificada, a excepción de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles reguladas en el Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, y de las que estén sometidas a la autorización de emisiones a la atmósfera regulada en el artículo 56.

En cuanto a la determinación del ámbito competencial de los municipios respecto a la formulación de los Planes de Mejora de la Calidad del Aire hay que atender a las modificaciones que introducen, tanto la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía (en adelante LAULA), como al Decreto 239/2011, de 12 de julio, en la atribución de competencias interpretada por la Ley GICA.

La LAULA establece como competencia municipal la promoción, defensa y protección del medio ambiente, incluyendo la programación, ejecución y control de medidas de mejora de la calidad del aire. En el mismo sentido, el Decreto 239/2011, de 12 de julio, afirma que, en relación con la calidad del medio ambiente atmosférico, corresponde a los municipios la elaboración y aprobación de planes y programas de mejora de la calidad del aire de ámbito municipal, en el ámbito de sus competencias.

1.3 OBJETIVO Y CONTENIDO DEL PLAN

Este plan tiene como objetivo principal la mejora de la calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras, estableciendo las correspondientes medidas de limitación de emisiones de los distintos contaminantes atmosféricos en general y en particular de precursores de ozono (óxidos de nitrógeno y COVNM) ya que en la actualidad el ozono supera tanto el valor objetivo para la protección de la salud humana como el de protección de la vegetación.

Tras la introducción realizada en el presente Capítulo, el Capítulo 2 se dedica a la presentación del marco regulatorio en que se basan los Planes de Mejora de la Calidad del Aire, mientras que el Capítulo 3 realiza una descripción de la normativa aplicable.

En el Capítulo 4 se describe el ámbito geográfico del plan. En el Capítulo 5 se realiza un análisis exhaustivo de la calidad del aire en la zona específica del Plan. Se analizan los principales contaminantes regulados en la normativa comunitaria, independientemente de la superación o no de las referencias legales y se comparan dichos valores, no sólo con los valores límite establecidos en la legislación vigente, sino también con los valores objetivo planteados en

la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire y los valores límites y objetivo recogidos en la propuesta de refundición de la directiva de calidad del aire.

El análisis de los valores medidos por la Red de Vigilancia sólo explica las pautas de los niveles de contaminación registrados. Para encontrar el origen de estos niveles de contaminación y determinar los sectores responsables de las emisiones de los distintos contaminantes en el Capítulo 6 se han analizado:

- Análisis de las series temporales de contaminantes y su relación con las condiciones de viento
- Los resultados obtenidos con el estudio de caracterización de material particulado llevado a cabo en la zona del presente Plan, cuyo objetivo principal ha sido el estudio de la contribución de fuentes de PM_{10} y $PM_{2,5}$ y la obtención de nuevas series temporales de niveles de concentración de componentes traza en PM.
- El Inventario de emisiones a la atmósfera en Andalucía, que anualmente elabora la Junta de Andalucía.

En el Capítulo 7 se realiza un análisis global de los factores que influyen en los niveles de contaminación, identificando así los sectores responsables.

El Capítulo 8 resume las medidas de las diferentes regulaciones, políticas y planes existentes y programados a corto plazo en el ámbito del plan, además del internacional, nacional y autonómico. El objetivo que se persigue en este capítulo es analizar las medidas que incorporan las distintas políticas mencionadas anteriormente con el fin de complementar las medidas en marcha con las medidas de mejora propuestas por el presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire y que se recogen en el Capítulo 9.

El Capítulo 10 incluye el Plan de Vigilancia a los indicadores de las medidas propuestas para determinar la evolución de los niveles de calidad del aire en la zona del Plan. El Capítulo 11 relaciona los estudios relevantes que han sido empleados para la redacción del Plan, mientras que en el Capítulo 12 se aborda el presupuesto total asociado al Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras.

El Capítulo 13 define el periodo de validez del presente Plan y, finalmente, el Capítulo 14 describe los medios de difusión a ejecutar para promover el mismo.

2. FUNDAMENTO JURÍDICO

2.1 MARCO LEGISLATIVO EUROPEO

El marco jurídico en el que se desarrolla el presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire viene establecido por la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Esta Directiva sustituye a la Directiva Marco y a las tres primeras Directivas Hijas e introduce regulaciones para nuevos contaminantes, como las partículas de tamaño inferior a 2,5 µm, así como nuevos requisitos en cuanto a la evaluación y los objetivos de calidad del aire, teniendo en cuenta las normas, directrices y los programas correspondientes a la Organización Mundial de la Salud. Esta Directiva ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Por su parte, la Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente, también conocida como la 4ª Directiva Hija, establece valores objetivo para el arsénico, el cadmio, el níquel y el benzo(a)pireno, en representación de los HAPs, entendidos como la concentración en el aire ambiente fijada para evitar, prevenir o reducir los efectos perjudiciales de dichos contaminantes en la salud humana y el medio ambiente en su conjunto, que debe alcanzarse en lo posible durante un determinado período de tiempo.

Estas directivas fueron modificadas por la Directiva 2015/1480/CE, de la Comisión, de 28 de agosto de 2015, que modificó los anexos de las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE en los que se establecen las normas relativas a los métodos de referencia, la validación de datos y la ubicación de los puntos de muestreo para la evaluación de la calidad del aire ambiente.

Asimismo, con fecha de 12 diciembre de 2011 se aprobó la Decisión 2011/850/UE, relativa al intercambio recíproco de información y la notificación sobre la calidad del aire ambiente a la Comisión Europea, establece que los Estados miembros facilitarán la información sobre el sistema de evaluación que debe aplicarse en el año civil siguiente respecto a cada contaminante en zonas y aglomeraciones. Esta Decisión se aplica desde el 1 de enero del 2014 y deroga a partir de esa fecha la Decisión 97/101/CE sobre intercambio de información, la Decisión 2004/224/CE de 20 de febrero de 2004 de planes o programas y la Decisión 2004/461/CE de 29 de abril de 2004, relativa al cuestionario sobre la evaluación de la calidad del aire ambiente.

El 18 de diciembre de 2013 la Comisión publicó un paquete de medidas denominado Programa «Aire Puro» para Europa, formado por una comunicación al respecto y tres propuestas legislativas en materia de emisiones y contaminación atmosférica. Este paquete tiene por objeto reducir sustancialmente la contaminación atmosférica en toda la UE. Con esas medidas, se pretende una aplicación más efectiva de las normas existentes, incluyendo nuevos objetivos y medidas para proteger la salud y el medio ambiente y fomentando, asimismo, la innovación destinada a obtener productos y procesos más limpios.

La Comisión Europea, en la presentación de este programa, recuerda que el número de víctimas debido a la mala calidad del aire es superior al de los accidentes de tráfico, lo que la convierte en la primera causa ambiental de muerte prematura en la Unión Europea. De igual modo, afirma que el aire contaminado afecta a la calidad de vida de los ciudadanos, especialmente si padecen problemas respiratorios. Las reducciones resultantes de la aplicación de las distintas medidas incluidas en este programa, afirma la Comisión Europea, que permitirán, en su momento, revisar las normas aplicables a las concentraciones de fondo de ciertos contaminantes para adecuarlas a las directrices de la Organización Mundial de la Salud (en adelante, OMS). Las medidas que se proponen incluyen también la obtención de beneficios desde el punto de vista de la mitigación del cambio climático, ocupándose de los contaminantes que tienen importantes repercusiones en el clima, además de en la calidad del aire (como el «carbono negro» presente en las partículas) o promoviendo medidas para combatir, al mismo tiempo, contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero (como el amoníaco y el óxido nítrico).

Para materializar este programa, durante 2017 la Comisión Europea inició una hoja de ruta para la evaluación y revisión de la Directiva 2008/50/CE, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Dicha hoja de ruta también quiere revisar otras decisiones de ejecución de la Comisión y Directivas en lo que respecta al intercambio recíproco de información, la presentación de informes sobre la calidad del aire ambiente, normas relativas a los métodos de referencia, validación de datos y la ubicación de los puntos de muestreo para la evaluación de la calidad del aire ambiente.

Esta revisión responde a tres grandes cuestiones:

- Mejorar el marco legislativo de la calidad del aire. Aunque ha habido una notable mejora de la calidad del aire en las últimas dos décadas al haber disminuido ciertos contaminantes, la Agencia Europea de Medio Ambiente ha estimado en más de 400.000 las muertes prematuras relacionadas con la contaminación atmosférica derivada de las partículas en suspensión. En este sentido, aún no se han alcanzado los estándares de calidad que promueve el “Programa Aire Puro para Europa” bajo la Comunicación de la Comisión Europea COM (2013) 918.
- Mayor alineación entre los valores límite y objetivos de calidad del aire con el conocimiento científico. Los estándares de calidad del aire fueron revisados en 2005 mediante la Comunicación COM (2005) 446: Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica. Sin embargo, los valores guías de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud (OMS), son mucho más restrictivos que los propuestos por la UE. La primera directiva hija de la calidad del aire 1999/30/CE ya proponía la adopción de los valores guía de la OMS como estándares legales para 2010, pero estos se han venido posponiendo primero por la directiva 2008/50/CE para 2013, y por el “Clean Air for Europe legislative package” de 2013 al 2020.
- Fortalecimiento del monitoreo, modelización y planificación en materia de calidad del aire, para mejorar aún más la fiabilidad y la exhaustividad de las evaluaciones de la calidad del aire realizadas por las autoridades nacionales, regionales y locales, y adicionalmente garantizar que la población en todos los Estados miembros reciba la misma información precisa, puntual y de alta calidad sobre la calidad del aire.

En el contexto actual, deben rebajarse las tendencias de emisiones que se prevén para el período 2020-2030, lo cual significa el desarrollo de políticas en materia energética, bajas emisiones en movilidad y objetivos sobre cambio climático. Por todo ello, el régimen de techos nacionales de emisión establecido por la Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre, fue objeto de revisión para adaptarlo a los compromisos internacionales de la UE y los Estados miembros, a través de la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE. En concreto, esta directiva establece los compromisos de reducción de emisiones de los Estados miembros para las emisiones atmosféricas antropogénicas de dióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x), compuestos orgánicos volátiles no metánicos (COVNM), amoníaco (NH₃), y partículas finas (PM_{2,5}).

Por otra parte, el Pacto Verde Europeo plantea la transformación de la economía de la UE con miras a un futuro sostenible, estableciendo como objetivos para 2050 la neutralidad climática y la “contaminación cero” o “*zero pollution*”, entre otros. En mayo de 2021, la Comisión Europea adoptó el Plan de Acción de la UE “Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo”, orientado a reducir para 2050 la contaminación del aire, el agua y el suelo a niveles que ya no se consideren perjudiciales para la salud y los ecosistemas naturales, que respeten los límites soportables para nuestro planeta y que creen así un medio ambiente libre de sustancias tóxicas.

Finalmente, el hito más reciente del proceso de revisión de la normativa en materia de calidad del aire ha sido la publicación de la propuesta de directiva refundida de calidad del aire (COM 542 final 2022)¹, que integra el objetivo de “contaminación cero” para 2050 del Pacto Verde Europeo y establece una senda de adaptación a dicho objetivo,

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022PC0542&from=EN>

proponiendo nuevos valores límite y objetivo para 2030 como horizonte temporal más cercano. La citada propuesta de directiva recoge el principio de “contaminación cero” en materia de calidad del aire como aquellos niveles de contaminantes atmosféricos que en base a la evidencia científica no provoquen daños a la salud humana y los ecosistemas, correspondiendo en la actualidad la mencionada evidencia científica con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud de 2021.

2.2 MARCO LEGISLATIVO ESTATAL

La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y la gestión de la calidad del aire en España, y tiene como fin último alcanzar unos niveles óptimos de calidad del aire para evitar, prevenir o reducir riesgos o efectos negativos sobre la salud humana, el medio ambiente y demás bienes de cualquier naturaleza. Mediante la misma se habilita al gobierno a definir y establecer los objetivos de calidad del aire y los requisitos mínimos de los sistemas de evaluación de la calidad del aire, y sirve de marco regulador para la elaboración de los planes nacionales, autonómicos y locales para la mejora de la calidad del aire.

Por su parte, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, por el que se transpone al ordenamiento jurídico español el contenido de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008 y la Directiva 2004/107/CE, de 15 de diciembre de 2004, se aprueba con la finalidad de evitar, prevenir y reducir los efectos nocivos de las sustancias mencionadas sobre la salud humana, el medio ambiente en su conjunto y demás bienes de cualquier naturaleza.

El Consejo de Ministros acordó en 2013 la aprobación del Plan AIRE 2013-2016, en el marco de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera. Este plan establecía un marco de referencia para la mejora de la calidad del aire en España; por una parte, mediante una serie de medidas concretas y, por otra, mediante la coordinación con otros planes sectoriales y, en especial, con los planes de calidad del aire que puedan adoptar las comunidades autónomas y las entidades locales en el marco de sus competencias.

En diciembre de 2017, el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, aprueba el Plan Nacional de Calidad del Aire 2017-2019 (Plan Aire II) dando así continuidad al Plan Aire I (2013-2016). Los objetivos generales del Plan Aire II son garantizar el cumplimiento de la legislación en materia de calidad del aire en todos los ámbitos (nacional, europeo e internacional); reducir los niveles de emisión a la atmósfera de los contaminantes con mayor impacto sobre la salud y los ecosistemas; mejorar la información disponible en materia de calidad del aire y así fomentar la concienciación de la ciudadanía; y abordar la problemática de las superaciones del valor objetivo de ozono troposférico para la protección de la salud.

Si bien las medidas para el control de la calidad del aire en España son competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas y de los Entes Locales, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, habilita al Gobierno, en el ámbito de sus competencias, a aprobar los planes y programas de ámbito estatal necesarios para prevenir y reducir la contaminación atmosférica y sus efectos transfronterizos, así como para minimizar sus impactos negativos.

El Real Decreto 102/2011 fue modificado por el Real Decreto 678/2014 para modificar los objetivos de calidad del sulfuro de carbono establecidos en la disposición transitoria única, y por el Real Decreto 39/2017, para transponer a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2015/1480, que establece normas relativas a los métodos de referencia, validación de datos y ubicación de los puntos de medición para la evaluación de la calidad del aire ambiente, e incorporar los nuevos requisitos de intercambio de información establecidos en la Decisión 2011/850/UE. Además, en base a este último real decreto se aprobó por Resolución de 2 de septiembre de 2020 el Índice Nacional de Calidad del Aire, cuya finalidad es informar a la ciudadanía sobre la calidad del aire que se respira en cada momento de una manera clara y homogénea en todo el país.

Finalmente, el Real Decreto 34/2023, de 24 de enero, modifica nuevamente al Real Decreto 102/2011, en esta ocasión para complementar la regulación de los planes de acción a corto plazo con el fin de dotar de mayor seguridad jurídica a las administraciones competentes en materia de gestión de la calidad del aire. En efecto, esta modificación establece los nuevos umbrales de contaminación establecidos en el Plan Marco de Acción a corto plazo en caso de episodios de alta contaminación por partículas aéreas inferiores a 10 micras (PM₁₀), partículas inferiores a 2,5 micras (PM_{2,5}), dióxido de nitrógeno (NO₂), ozono (O₃) y dióxido de azufre (SO₂), aprobado por la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, en su reunión de 9 julio de 2021. Este plan marco establece valores y actuaciones homogéneas para todas las administraciones, de tal manera que las respuestas ante situaciones de alerta por contaminación y las actuaciones que se pudieran poner en marcha sean similares para cada uno de los niveles de actuación, independientemente del ámbito geográfico, teniendo como fin último evitar, en la medida de lo posible, que se alcance el umbral de alerta establecido en la legislación y reducir el número de ocasiones en que se superan los valores límite u objetivo a corto plazo de la legislación para proteger la salud de la población de una mala calidad del aire. Como elemento novedoso, el plan incluye la componente predictiva, introduciendo la posibilidad de activación de las medidas previstas en el mismo antes de que ocurra la superación cuando mediante el empleo de modelos predictivos de contaminación, se prevea una superación de cualquiera de los umbrales del Plan.

2.3 MARCO LEGISLATIVO AUTONÓMICO

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental establece el marco legal en nuestra Comunidad Autónoma y dota a la Administración andaluza de nuevos instrumentos de protección ambiental, con el doble objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y obtener un alto nivel de protección del medio ambiente. Racionaliza, completa y actualiza el régimen de vigilancia e inspección, y configura un conjunto de infracciones y sanciones que tienen como fin último lograr que se respete con máxima eficacia el principio de “quien contamina paga” y la restauración de los daños ambientales que se produzcan. Según el artículo 53 de esta ley, corresponde a la Consejería competente en materia de medio ambiente elaborar planes de mejora de la calidad del aire, correspondiendo a los municipios solicitar a dicha Consejería la elaboración de planes de mejora de la calidad del aire que afecten a su término municipal y proponer las medidas que consideren oportunas para su inclusión en los mismos, así como la ejecución de medidas incluidas en los planes y en particular las referentes al tráfico urbano.

Mediante la Orden de 9 de septiembre de 2008 (publicada en el BOJA de 10 de octubre de 2008 y en vigor desde el día siguiente a su publicación), se acuerda la formulación de planes de mejora de la calidad del aire en determinadas zonas de Andalucía. Entre estas zonas se encuentra la Zona Industrial de Carboneras, cuyo Plan de Mejora de la Calidad del Aire fue aprobado mediante el Decreto 231/2013, de 3 de diciembre.

El Decreto 239/2011, de 12 de julio, por el que se regula la calidad del medio ambiente atmosférico y se crea el registro de sistemas de evaluación de la calidad del aire en Andalucía, establece en su artículo 4 que corresponde a la Consejería competente en materia de medio ambiente la elaboración de planes y programas de mejora de la calidad del aire de ámbito regional y supramunicipal, así como la elaboración de aquellos que se soliciten por los municipios en virtud del apartado 2.a) de este artículo.

2.4 ACTUACIONES NORMATIVAS PREVIAS

Antes de la formulación del presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras, se han formulado las siguientes actuaciones normativas:

a) Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras

El 10 de marzo de 2014 se publicó en el BOJA el Decreto 231/2013, de 3 de diciembre, por el que se aprueban planes de mejora de la calidad del aire en determinadas zonas de Andalucía, entre ellos el Plan de la Zona Industrial de Carboneras, que figuraba como Anexo 7 a dicho Decreto. Este Plan es el instrumento de corrección de la contaminación atmosférica según lo dispuesto en el Capítulo I del Título II del Reglamento de la Calidad del Aire, aprobado por el Decreto 74/1996, de 20 de febrero, y en el artículo 6 del Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono.

b) Estrategia Andaluza de Calidad del Aire

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, a propuesta del entonces Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, aprobó por Acuerdo de 19 de abril de 2016 la formulación de la Estrategia Andaluza de la Calidad del Aire, que fue aprobada por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 22 de septiembre de 2020.

La Estrategia Andaluza de la Calidad del Aire se constituye como el instrumento facilitador para que las distintas administraciones competentes cumplan su obligación o pertinencia de hacer planes de mejora de calidad del aire. Este es uno de los objetivos de la Estrategia: proporcionar un documento de apoyo a la puesta en marcha de los planes de mejora de la calidad del aire con las medidas más adecuadas a cada zona.

De forma esquemática, los objetivos perseguidos con la Estrategia son:

- Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos andaluces, a través de una mejora sustancial de la calidad el aire que respiran.
- Trasladar los nuevos programas, planes y estrategias comunitarias y nacionales en materia de calidad del aire al ámbito andaluz.
- Servir de marco para la futura elaboración de planes de mejora de la calidad del aire por las diferentes administraciones andaluzas.
- Profundizar y reforzar en la colaboración interadministrativa en la gestión de la calidad el aire en Andalucía, así como fomentar la participación activa de la ciudadanía en la misma.

c) Convenio de Transición Justa de Carboneras (en el marco del Plan de Acción Urgente para comarcas de carbón y centrales en cierre 2019-2021)

Los Convenios de Transición Justa son una herramienta nueva que busca atender a los impactos producidos por la transición energética y ecológica desde 2018. A tal fin, los convenios se proponen combinar la ambición climática fijada en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y el PNIEC con una ambición similar en el cumplimiento de objetivos sociales para el acompañamiento de estos procesos de transformación. En el caso concreto de la zona que nos ocupa se ha de destacar la propuesta de reindustrialización al margen de las actividades energéticas tradicionales. Así, se valoran las posibilidades, hasta ahora poco exploradas, que ofrece un sector energético renovable basado en la energía solar y la eólica, y muy especialmente, la reutilización de las amplias infraestructuras industriales de la central térmica Litoral.

2.5 JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DEL PLAN

El problema de la contaminación del aire continúa siendo motivo de seria preocupación por sus efectos nocivos sobre la salud humana y el medio ambiente.

Los problemas de contaminación que con mayor frecuencia tienen lugar tanto en España como en el resto de Europa están asociados a elevados niveles de partículas, óxidos de nitrógeno y ozono. Andalucía presenta una problemática similar a la de otras regiones mediterráneas de España y de otros países europeos, viéndose negativamente afectada por las circunstancias climatológicas existentes de alta insolación, estabilidad atmosférica, bajas precipitaciones y proximidad al continente africano.

A pesar de las mejoras experimentadas en los últimos años, el ozono, las partículas y el dióxido de nitrógeno suponen un problema en algunas de las zonas en las que se ha dividido el territorio andaluz. En el caso de la Zona Industrial de Carboneras, tal y como se mostrará en el capítulo 5, los niveles de inmisión registrados en las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía muestran que ya en la actualidad, salvo para el caso del ozono, se cumplen los valores límite y objetivo incluidos tanto en el real Decreto 102/2011, de 28 enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, como en la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire.

No obstante, y como se ha mencionado, la situación en relación al ozono no es diferente, habiéndose registrados niveles superiores a los valores objetivo establecidos en la normativa. A este respecto, la estación de Rodalquilar ha mostrado superaciones por encima de las 25 permitidas² para el valor objetivo de ozono para la protección de la salud humana (120 µg/m³ como máxima diaria de las medias octohorarias) en todos los años del periodo 2015-2020, salvo en el 2021. En el caso de la estación de La Granatilla, esta situación solo se ha dado el año 2019, sin que el resto de las estaciones (Fernán Pérez y La Joya) hayan registrado más superaciones de las admisibles.

Los artículos 14, 16 y 24 del Real Decreto 102/2011 establecen la obligación de que las administraciones competentes aprueben planes de mejora de la calidad del aire en las zonas y aglomeraciones en que los niveles de uno o más de los contaminantes regulados superen su valor límite o el valor objetivo para el ozono.

Por otra parte, la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire (EACA) ha establecido unos objetivos de reducción de emisiones que se traducirán en una mejora cuantificable de la calidad del aire. Estos objetivos se traducen en distinta obligación para la realización de los Planes de mejora de calidad de aire en base a 3 supuestos distintos:

- **Superación de valores límite.** Deben elaborar obligatoriamente Planes de Mejora de Calidad del Aire las autoridades competentes para zonas que superan los valores límite establecidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- **Objetivo EACA.** La Estrategia Andaluza de Calidad del Aire se orienta al cumplimiento de los valores propuestos por la Organización Mundial de la Salud (en adelante, OMS) en su documento Directrices de la OMS sobre la Calidad del Aire, publicado en 2005. Pero como el cumplimiento de los valores de la OMS es muy difícil por ser estos muy restrictivos, se propone a medio plazo un valor intermedio, que permita en el largo plazo alcanzar los valores de la OMS. De esta forma, los límites para considerar necesaria la elaboración de los planes se basan en el valor umbral superior de evaluación establecido en el Real Decreto 102/2011.
- **Reducción de ozono.** Se proponen elaborar planes para aquellas zonas en las que se supera el valor objetivo para la protección de la salud humana establecido en el RD 102/2011, con fecha de cumplimiento desde el año 2010. Por tratarse de un contaminante secundario, los planes establecerán medidas específicas para la disminución de sus precursores, principalmente NO_x y compuestos orgánicos volátiles

El no cumplimiento de los objetivos para el ozono en la Zona Industrial de Carboneras da lugar a la necesidad de elaboración del Plan de Mejora en aplicación del artículo 24 del Real Decreto 102/2011. Tal y como se desprende lo

² En promedio de tres años

anterior, y atendiendo al actual nivel de contaminantes en la zona, es de entender que, además de todas aquellas medidas de carácter más o menos general que puedan plantearse en este Plan de Mejora de la Calidad del Aire, las medidas específicas dedicadas al control y reducción de precursores de ozono (COVNM, óxidos de nitrógeno) son las que puedan tener un mayor potencial interés.

3. NORMATIVA APLICABLE

Se relacionan en los siguientes apartados la normativa existente en materia de calidad del aire y emisiones a la atmósfera.

3.1 NORMATIVA SOBRE GESTIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

- Decreto 231/2013, de 3 de diciembre, por el que se aprueban planes de mejora de la calidad del aire en determinadas zonas de Andalucía, entre ellos el Plan de la Zona Industrial de Carboneras.
- Directiva 2015/1480/CE de la Comisión de 28 de agosto de 2015, por la que se modifican varios anexos de las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en los que se establecen las normas relativas a los métodos de referencia, la validación de datos y la ubicación de los puntos de muestreo para la evaluación de la calidad del aire ambiente (corrección de errores de la citada directiva en DOUE n° 72, de 14 de marzo de 2019).
- Decisión 2011/850/UE, de 12 de diciembre de 2011, por la que se establecen disposiciones para las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en relación con el intercambio recíproco de información y la notificación sobre la calidad del aire ambiente.
- Directiva 2008/50/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que ha sido traspuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente, que ha sido traspuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 812/2007, de 22 de junio, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos (derogado por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero).
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.
- Decreto 239/2011, de 12 de julio, por el que se regula la calidad del medio ambiente atmosférico y se crea el Registro de Sistemas de Evaluación de la Calidad del Aire en Andalucía.
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Real Decreto 678/2014 de 1 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Concretamente se revisa el valor del sulfuro de carbono establecido en la disposición transitoria única del Real Decreto 102/2011, adaptándolo al valor recomendado por la OMS para la protección de la salud, el cual es considerablemente más elevado.
- 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. Las principales modificaciones que comporta este real decreto se refieren a los objetivos de calidad de los datos relativos al benzo(a)pireno, arsénico, cadmio y níquel, hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) distintos del benzo(a)pireno, mercurio gaseoso total y depósitos totales. Asimismo, se pretende garantizar la adecuada evaluación de la calidad del aire ambiente en lo que respecta al dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono,

benceno, partículas y plomo, así como la microimplantación de los puntos de medición de dichos contaminantes, y regular los requisitos para la documentación y reevaluación de la elección de los emplazamientos. Por otro lado, las modificaciones también van referidas a los métodos de referencia para la evaluación de las concentraciones de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}), plomo, benceno, monóxido de carbono y ozono, arsénico, cadmio, mercurio, níquel EHAP; normalización e informes de ensayo, los criterios de determinación del número mínimo de puntos para la medición fija de las concentraciones de ozono, la rectificación de la necesidad de determinación de mercurio particulado y de mercurio gaseoso divalente en el establecimiento de las bases para el futuro desarrollo reglamentario de un índice de calidad del aire nacional.

- Real Decreto 34/2023, de 24 de enero, por el que se modifica nuevamente al Real Decreto 102/2011 para complementar la regulación de los planes de acción a corto plazo y establecer los nuevos umbrales de contaminación recogidos en el Plan Marco de Acción a corto plazo en caso de episodios de alta contaminación por partículas aéreas inferiores a 10 micras (PM₁₀), partículas inferiores a 2,5 micras (PM_{2,5}), dióxido de nitrógeno (NO₂), ozono (O₃) y dióxido de azufre (SO₂), aprobado por la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, en su reunión de 9 julio de 2021.

3.2 NORMATIVA SOBRE NIVELES DE INMISIÓN DE CONTAMINANTES ATMOSFÉRICOS

En el presente apartado se analiza la normativa legal vigente en relación con inmisiones atmosféricas. Concretamente, de la normativa sobre gestión de la calidad del aire actualmente en vigor relacionada en el apartado anterior, la normativa base al respecto es el Real Decreto 102/2011.

Adicionalmente al Real Decreto 102/2011, que recoge los niveles indicados en la Directiva 2008/50/CE de obligado cumplimiento, se ha publicado recientemente la propuesta de directiva refundida de calidad del aire. En dicha propuesta de directiva se proponen nuevos valores límites y objetivo para 2030, actuando como senda de adaptación para lograr alcanzar el objetivo de “contaminación cero” para 2050 del Pacto Verde Europeo.

Según las Directrices sobre Calidad del Aire establecidas por la Organización Mundial de la Salud, existen graves riesgos para la salud derivados de la exposición a las PM y al ozono en numerosas ciudades de los países desarrollados y en desarrollo. Es posible establecer una relación cuantitativa entre los niveles de contaminación y resultados concretos relativos a la salud como el aumento de la mortalidad o la morbilidad. Este dato resulta útil para comprender las mejoras que cabría esperar en materia de salud si se reduce la contaminación del aire. Asimismo, se afirma que los contaminantes atmosféricos, incluso en concentraciones relativamente bajas, se han relacionado con una serie de efectos adversos para la salud. Por ello, la citada propuesta de directiva recoge el principio de “contaminación cero” en materia de calidad del aire como aquellos niveles de contaminantes atmosféricos que, de acuerdo a la evidencia científica, no provoquen daños a la salud humana y los ecosistemas, correspondiendo actualmente la citada evidencia científica con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud de 2021.

Por tanto, en el presente apartado se presentan tanto las disposiciones sobre niveles de inmisión recogidas en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, como los valores límite y objetivo para 2030 de la propuesta de directiva, de 26 de octubre de 2022. Como se ha indicado anteriormente, los valores fijados por el Real Decreto 102/2011 son de obligado cumplimiento, mientras que la fecha de cumplimiento de los futuros valores límite que establezca la directiva refundida de calidad del aire (actualmente en fase de tramitación y para la que desde octubre se dispone de la correspondiente propuesta de directiva), se prevé que sea 2030. Por consiguiente, los valores límite de la citada propuesta de directiva constituyen una referencia para poner a la UE en el camino de lograr una contaminación atmosférica nula de aquí a 2050.

En las tablas siguientes, se resumen los valores límite y valores objetivo, estando el volumen referido a la temperatura de 293K y a la presión de 101,3 kPa.

a) Dióxido de azufre

Tabla 3.1. Valores límite de dióxido de azufre para la protección de la salud, nivel crítico para la protección de la vegetación y umbral de alerta del RD 102/2011

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite horario para la protección de la salud humana	Una hora	350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ SO_2 que no podrán superarse en más de 24 ocasiones por año civil	1 de enero de 2005
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ SO_2 que no podrán superarse en más de 3 ocasiones por año civil	1 de enero de 2005
Nivel crítico para la protección de la vegetación (1)	Un año civil e invierno (del 1 de octubre al 31 de marzo)	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de SO_2	11 de junio de 2008

(1) Para la aplicación de este valor límite se tomarán en consideración los datos obtenidos en las estaciones de medición representativas de los ecosistemas a proteger, sin perjuicio, en su caso, de la utilización de otras técnicas de evaluación.

Tabla 3.2. Umbrales de activación, información y alerta para dióxido de azufre del RD 102/2011

	Parámetro	Umbral
Umbral de activación	Promedio horario (1)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Umbral de información	Promedio horario (2)	350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Umbral de alerta	Promedio horario	500 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Se considerará superado cuando durante tres horas consecutivas se exceda dicho valor cada hora, en lugares representativos de la calidad del aire en un área de, como mínimo, 100 km^2 o en una zona o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.

(1) El valor promedio horario habrá de medirse o determinarse predictivamente para la activación del plan, durante un número determinado de horas a definir justificadamente por la administración competente, garantizando la protección de la salud de la población y que los medios necesarios estarán disponibles para la adopción de medidas en caso de superación de los umbrales de información o alerta.

(2) Durante un número determinado de horas a definir por la administración competente siempre y cuando permita garantizar la protección de la salud de la población.

Tabla 3.3. Valores límite de dióxido de azufre para la protección de la salud humana, nivel crítico para la protección de la vegetación y umbral de alerta según la propuesta de directiva

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite horario para la protección de la salud	Una hora	350 µg/m ³ que no podrá superarse en más de 1 ocasión por año civil	1 de enero de 2030
Valor límite diario para la protección de la salud	24 horas	50 µg/m ³ que no podrán superarse en más de 18 ocasiones por año civil	1 de enero de 2030
Valor límite anual para la protección de la salud	Un año	20 µg/m ³ de SO ₂	1 de enero de 2030
Nivel crítico para la protección de la vegetación	Un año civil e invierno (del 1 de octubre al 31 de marzo)	20 µg/m ³ de SO ₂	1 de enero de 2030
El umbral de alerta para dióxido de azufre se sitúa en 500 µg/m ³ registrados durante tres horas consecutivas en lugares representativos de la calidad del aire en un área de como mínimo 100 km ² o en una zona, o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.			

Al comparar las tablas anteriores, puede observarse como se mantiene el nivel crítico de protección de la vegetación, el umbral de alerta y el valor límite horario, aunque en este último caso las superaciones permitidas pasan de 24 a tan solo una hora al año. Mayor es el cambio relativo al valor límite diario, fijado en el Real Decreto 102/2011 en 125 µg/m³ que puede ser sobrepasado tres días cada año, y que la propuesta de directiva reduce a 50 µg/m³ que no podrá ser superado más de 18 ocasiones cada año. Cabe destacar el establecimiento de un valor límite anual para la protección de la salud humana.

b) Dióxido de nitrógeno

Tabla 3.4. Valores límite de dióxido de nitrógeno (NO₂) para la protección de la salud humana y nivel crítico de los óxidos de nitrógeno (NO_x) para la protección de la vegetación del RD 102/2011

	Período de promedio	Valor límite	Margen de exceso tolerado	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite horario para la protección de la salud humana	Una hora	200 µg/m ³ NO ₂ que no podrán superarse en más de 18 ocasiones por año civil	50% a 19 de julio de 1999, valor que se reducirá el 1 de enero de 2001 y, en lo sucesivo, cada 12 meses, en porcentajes anuales idénticos, hasta alcanzar un 0% el 1 de enero de 2010.	1 de enero de 2010
Valor límite anual para la protección de la salud humana	Un año civil	40 µg/m ³ NO ₂	50% en las zonas y aglomeraciones en las que se haya concedido una prórroga de acuerdo con el artículo 23 del R.D. 102/2011	1 de enero de 2010
Nivel crítico para la protección de la vegetación ⁽¹⁾	Un año civil	30 µg/m ³ de NO _x	Ninguno	11 de junio de 2008

(1) Para la aplicación de este valor límite se tomarán en consideración los datos obtenidos en las estaciones de medición representativas de los ecosistemas a proteger, sin perjuicio, en su caso, de la utilización de otras técnicas de evaluación

Tabla 3.5. Umbrales de activación, información y alerta para dióxido de nitrógeno del RD 102/2011

	Parámetro	Umbral
Umbral de activación	Promedio horario ⁽¹⁾	180 µg/m ³
Umbral de información	Promedio horario ⁽²⁾	200 µg/m ³
Umbral de alerta	Promedio horario	400 µg/m ³ Se considerará superado cuando durante tres horas consecutivas se exceda dicho valor cada hora, en lugares representativos de la calidad del aire en un área de, como mínimo, 100 km ² o en una zona o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.

(1) El valor promedio horario habrá de medirse o determinarse predictivamente para la activación del plan, durante un número determinado de horas a definir justificadamente por la administración competente, garantizando la protección de la salud de la población y que los medios necesarios estarán disponibles para la adopción de medidas en caso de superación de los umbrales de información o alerta.

(2) Durante un número determinado de horas a definir por la administración competente siempre y cuando permita garantizar la protección de la salud de la población

A continuación, la Tabla 3.6 muestra los valores límite de la propuesta de directiva para dióxido de nitrógeno. Al comparar los valores límites de la propuesta de directiva con los valores límite del Real Decreto 102/2011 puede observarse como se mantiene el nivel crítico de protección de la vegetación, el umbral de alerta y el valor límite horario, aunque en este último caso las superaciones permitidas pasan de 18 a tan solo una hora al año. Los cambios más reseñables son la reducción del valor límite anual para protección de la salud, que pasa de 40 a 20 µg/m³, y el establecimiento de un valor límite diario para la protección de la salud humana.

Tabla 3.6. Valores límite de dióxido de nitrógeno (NO₂) para la protección de la salud, nivel crítico de los óxidos de nitrógeno (NO_x) para la protección de la vegetación y umbral de alerta del NO₂ según la propuesta de directiva

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite horario para la protección de la salud humana	Una hora	200 µg/m ³ NO ₂ que no podrán superarse en más de 1 ocasión por año civil	1 de enero de 2030
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	50 µg/m ³ NO ₂ que no podrán superarse en más de 18 ocasiones por año civil	1 de enero de 2030
Valor límite anual para la protección de la salud humana	Un año civil	20 µg/m ³ NO ₂	1 de enero de 2030
Nivel crítico para la protección de la vegetación ⁽¹⁾	Un año civil	30 µg/m ³ de NO _x	1 de enero de 2030

El **umbral de alerta** para dióxido de nitrógeno se sitúa en 400 µg/m³ registrados durante tres horas consecutivas en lugares representativos de la calidad del aire en un área de como mínimo 100 km² o en una zona, o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.

c) Material particulado

Tabla 3.7. Valores límite de las partículas PM₁₀ para la protección de la salud del RD 102/2011

	Período de promedio	Valor límite	Margen de tolerancia	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	50 µg/m ³ que no podrán superarse en más de 35 ocasiones por año	50% aplicable sólo mientras esté en vigor la exención de cumplimiento de los valores límite concedida de acuerdo con el artículo 23 del R.D. 102/2011 ⁽¹⁾	1 de enero de 2005 ⁽²⁾
Valor límite anual para la protección de la salud humana	1 año	40 µg/m ³	20% en las zonas en las que haya concedido exención de cumplimiento, de acuerdo con el artículo 23 del R.D. 102/2011 ⁽¹⁾	1 de enero de 2005 ⁽²⁾

(1) *Aplicable sólo mientras esté en vigor la exención de cumplimiento de los valores límite concedida de acuerdo con el artículo 23*

(2) *11 de junio de 2011 para las zonas en las que se haya concedido exención de cumplimiento, de acuerdo con el artículo 23*

Tabla 3.8. Umbrales de activación, información y alerta para PM₁₀ del RD 102/2011

	Parámetro	Umbral
Umbral de activación	Promedio 24h o Promedio móvil 24h ⁽¹⁾	40 µg/m ³
Umbral de información	Promedio 24h o Promedio móvil 24h ⁽²⁾	50 µg/m ³
Umbral de alerta	Promedio 24h o Promedio móvil 24h ⁽²⁾	80 µg/m ³

(1) *El valor promedio diario o móvil de 24 h habrá de medirse o determinarse predictivamente para la activación del plan, durante un número determinado de horas o días a definir por la administración competente, garantizando la protección de la salud de la población y que los medios necesarios estarán disponibles para la adopción de medidas en caso de superación de los umbrales de información o alerta.*

(2) *Durante un número determinado de horas a definir para el promedio móvil 24 h o días para el promedio diario a definir por la administración competente siempre y cuando permita garantizar la protección de la salud de la población.*

Tabla 3.9 Valores límite de las partículas PM₁₀ para la protección de la salud según la propuesta de directiva

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	45 µg/m ³ que no podrán superarse en más de 18 ocasiones por año	1 de enero de 2030
Valor límite anual para la protección de la salud humana	1 año	20 µg/m ³	1 de enero de 2030

Al comparar las tablas 3.7 y 3.9, puede observarse la notable reducción del valor límite anual para protección de la salud, que pasa de 40 a 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, y la modificación del valor límite diario para la protección de la salud humana, disminuyendo tanto el valor límite diario (que pasa de 50 a 45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ como el número de superaciones permitidas al año (que pasan de 35 a tan solo 18 superaciones permitidas).

Tabla 3.10. Valor límite de las partículas $\text{PM}_{2,5}$ para la protección de la salud del RD 102/2011

	Período de promedio	Valor límite	Margen de tolerancia	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite anual	1 año	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20% el 11 de junio de 2008, que se reducirá el 1 de enero siguiente y, en lo sucesivo, cada 12 meses, en porcentajes idénticos anuales hasta alcanzar un 0% el 1 de enero de 2015, estableciéndose los siguientes valores: 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2008; 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2009 y 2010; 3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2011; 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2012; 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2013 y 2014	1 de enero de 2015
Valor límite anual (fase II) ⁽¹⁾	1 año civil	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-	1 de enero de 2020

(1) Valor límite indicativo que debería haberse ratificado como valor límite en 2013. Al no haberse producido dicha ratificación este valor límite no ha entrado en vigor

Tabla 3.11. Umbrales de activación, información y alerta para $\text{PM}_{2,5}$ del RD 102/2011

	Parámetro	Umbral
Umbral de activación	Promedio 24h o Promedio móvil 24h ⁽¹⁾	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Umbral de información	Promedio 24h o Promedio móvil 24h ⁽²⁾	35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Umbral de alerta	Promedio 24h o Promedio móvil 24h ⁽²⁾	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

(1) El valor promedio diario o móvil de 24 h habrá de medirse o determinarse predictivamente para la activación del plan, durante un número determinado de horas o días a definir por la administración competente, garantizando la protección de la salud de la población y que los medios necesarios estarán disponibles para la adopción de medidas en caso de superación de los umbrales de información o alerta.

(2) Durante un número determinado de horas a definir para el promedio móvil 24 h o días para el promedio diario a definir por la administración competente siempre y cuando permita garantizar la protección de la salud de la población.

Tabla 3.12. Valores límite de las partículas $\text{PM}_{2,5}$ para la protección de la salud según la propuesta de directiva

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ que no podrán superarse en más de 18 ocasiones por año	1 de enero de 2030
Valor límite anual para la protección de la salud humana	1 año	10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1 de enero de 2030

Al comparar los valores límites de la propuesta de directiva con los valores límite del Real Decreto 102/2011 puede observarse la notable reducción del valor límite anual para protección de la salud, que pasa de 25 a 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, y el establecimiento de un valor límite diario para la protección de la salud humana.

Considerando conjuntamente el material particulado PM_{10} y $\text{PM}_{2,5}$ la propuesta de directiva supone una notable mejora de la calidad del aire en comparación con los valores límite actualmente en vigor.

d) Plomo

Tabla 3.13. Valor límite para el plomo para la protección de la salud según el RD 102/2011 y propuesta de directiva

	Periodo de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite anual	Año civil	0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	En vigor desde el 1 de enero de 2005, en general. En las inmediaciones de fuentes industriales específicas, situadas en lugares contaminados a lo largo de decenios de actividad industrial, el 1 de enero de 2010.

Para plomo la propuesta de directiva mantiene el valor límite de la normativa actualmente en vigor.

e) Benceno

Tabla 3.14. Valores límite para el benceno para la protección de la salud según el R.D. 102/2011 y propuesta de directiva

	Período de promedio	Valor límite	Margen de tolerancia	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite anual RD 102/2011	Año civil	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a 13 de diciembre de 2000, porcentaje que se reducirá el 1 de enero de 2006 y en lo sucesivo, cada 12 meses, en 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ hasta alcanzar un 0% el 1 de enero de 2010. 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en las zonas y aglomeraciones en las que se haya concedido una prórroga de acuerdo con el artículo 23 del R.D. 102/2011	1 de enero de 2010
Valor límite anual Propuesta de directiva	Año civil	3,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-	1 de enero de 2030

f) Monóxido de carbono

Tabla 3.15. Valores límite para el monóxido de carbono para la protección de la salud según el RD 102/2011 y propuesta de directiva

	Periodo promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite para la protección de la salud humana	Media diaria de las medias móviles octohorarias	10 mg/m ³	1 de enero de 2005
Valor límite para la protección de la salud humana	Media diaria	4 mg/m ³ , que no podrá superarse en más de 18 ocasiones por año	1 de enero de 2030

Para monóxido de carbono la propuesta de directiva mantiene el valor límite de la normativa actualmente en vigor para la máxima diaria de las medias móviles octohorarias, incluyendo adicionalmente un nuevo valor límite para la media diaria.

g) Ozono

Tabla 3.16. Valores objetivo y objetivos a largo plazo para el ozono según el RD 102/2011

	Parámetro	Valor	Fecha de cumplimiento
Valor objetivo para la protección de la salud humana	Máxima diaria de las medias móviles octohorarias ⁽¹⁾	120 µg/m ³ que no deberá superarse más de 25 días por cada año civil de promedio en un período de 3 años ⁽²⁾	1 de enero de 2010 ⁽³⁾
Valor objetivo para la protección de la vegetación	AOT40, calculado a partir de valores horarios de mayo a julio	18.000 µg/m ³ x h de promedio en un período de 5 años ⁽²⁾	1 de enero de 2010 ⁽³⁾
Objetivo a largo plazo para la protección de la salud humana	Máxima diaria de las medias móviles octohorarias en un año civil	120 µg/m ³	No definida
Objetivo a largo plazo para la protección de la vegetación	AOT40, calculado a partir de valores horarios de mayo a julio	6.000 µg/m ³ x h	No definida

(1) El máximo de las medias móviles octohorarias del día deberá seleccionarse examinando promedios móviles de ocho horas, calculados a partir de datos horarios y actualizados cada hora. Cada promedio octohorario así calculado se asignará al día en que dicho promedio termina, es decir, el primer período de cálculo para un día cualquiera será el período a partir de las 17:00 h del día anterior hasta la 1:00 h de dicho día; el último período de cálculo para un día cualquiera será el período a partir de las 16:00 h hasta las 24:00 h de dicho día

(2) Si las medias de tres o cinco años no pueden determinarse a partir de una serie completa y consecutiva de datos anuales, los datos anuales mínimos necesarios para verificar el cumplimiento de los valores objetivo serán los siguientes:

- Para el valor objetivo relativo a la protección de la salud humana: datos válidos correspondientes a un año.

- Para el valor objetivo relativo a la protección de la vegetación: datos válidos correspondientes a tres años.

(3) El cumplimiento de los valores objetivo se verificará a partir de esta fecha. Es decir, los datos correspondientes al año 2010 serán los primeros que se utilizarán para verificar el cumplimiento en los tres o cinco años siguientes, según el caso

Tabla 3.17. Valores objetivo y objetivos a largo plazo para el ozono según propuesta de directiva

	Parámetro	Valor	Fecha de cumplimiento
Valor objetivo para la protección de la salud humana	Máxima diaria de las medias móviles octohorarias ⁽¹⁾	120 µg/m ³ que no deberá superarse más de 18 días por cada año civil de promedio en un período de 3 años ⁽²⁾	1 de enero de 2030 ⁽³⁾
Valor objetivo para la protección de la vegetación	AOT40, calculado a partir de valores horarios de mayo a julio	18.000 µg/m ³ x h de promedio en un período de 5 años ⁽²⁾	1 de enero de 2030 ⁽³⁾
Objetivo a largo plazo para la protección de la salud humana	Máxima diaria de las medias móviles octohorarias en un año civil	100 µg/m ³	No definida
Objetivo a largo plazo para la protección de la vegetación	AOT40, calculado a partir de valores horarios de mayo a julio	6.000 µg/m ³ x h	No definida

- (1) El máximo de las medias móviles octohorarias del día deberá seleccionarse examinando promedios móviles de ocho horas, calculados a partir de datos horarios y actualizados cada hora. Cada promedio octohorario así calculado se asignará al día en que dicho promedio termina, es decir, el primer período de cálculo para un día cualquiera será el período a partir de las 17:00 h del día anterior hasta la 1:00 h de dicho día; el último período de cálculo para un día cualquiera será el período a partir de las 16:00 h hasta las 24:00 h de dicho día
- (2) Si las medias de tres o cinco años no pueden determinarse a partir de una serie completa y consecutiva de datos anuales, los datos anuales mínimos necesarios para verificar el cumplimiento de los valores objetivo serán los siguientes:
- Para el valor objetivo relativo a la protección de la salud humana: datos válidos correspondientes a un año.
 - Para el valor objetivo relativo a la protección de la vegetación: datos válidos correspondientes a tres años.
- (3) El cumplimiento de los valores objetivo se verificará a partir de esta fecha. Es decir, los datos correspondientes al año 2010 serán los primeros que se utilizarán para verificar el cumplimiento en los tres o cinco años siguientes, según el caso

Comparando las tablas anteriores puede observarse que la propuesta de directiva mantiene el valor objetivo para protección de la vegetación y el valor objetivo a largo plazo para protección de la vegetación. Por lo que respecta al valor objetivo para protección de la salud, se mantiene el objetivo de 120 µg/m³ para la máxima diaria de las medias móviles octohorarias, aunque el número de superaciones permitidas se reduce de 25 a 18 ocasiones. También se reduce el valor objetivo a largo plazo para la máxima diaria de las medias móviles octohorarias, que pasa de 120 a 100 µg/m³. Por otra parte, la propuesta de directiva mantiene los umbrales de información y alerta actualmente vigentes.

Tabla 3.18. Umbrales de información y de alerta para el ozono según el R.D. 102/2011 y propuesta de directiva

	Parámetro	Umbral
Umbral de activación	Promedio octohorario ⁽¹⁾	120 µg/m ³
Umbral de información	Promedio horario	180 µg/m ³
Umbral de alerta	Promedio horario ⁽²⁾	240 µg/m ³

- (1) El valor promedio de 8 horas habrá de medirse o determinarse predictivamente para la activación del plan, durante un número determinado de horas o días a definir justificadamente por la administración competente, garantizando la protección de la salud de la población y que los medios necesarios estarán disponibles para la adopción de medidas en caso de superación de los umbrales de información o alerta
- (2) A efectos de la aplicación del artículo 25 del Real Decreto 102/2011, la superación del umbral se debe medir o prever durante tres horas consecutivas

h) Otros metales y benzo(a)pireno

Tabla 3.19. Valores objetivo para el arsénico, cadmio, níquel y benzo(a)pireno en condiciones ambientales según el RD 102/2011 y propuesta de directiva

Contaminante	Valor objetivo	Fecha de cumplimiento
Arsénico (As)	6 ng/m ³	1 de enero de 2013
Cadmio (Cd)	5 ng/m ³	1 de enero de 2013
Níquel (Ni)	20 ng/m ³	1 de enero de 2013
Benzo(a)pireno (B(a)P)	1 ng/m ³	1 de enero de 2013

Para estos contaminantes la propuesta de directiva mantiene los valores objetivo de la normativa actualmente en vigor.

3.3 NORMATIVA SOBRE LIMITACIÓN DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES A LA ATMÓSFERA PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES

En el presente apartado se relaciona normativa que incorpora directamente limitación de emisiones a la atmósfera o que incluye procedimientos susceptibles de imponer dichas limitaciones en el ámbito de las actividades industriales.

- Directiva 2018/2002/UE de 11 de diciembre de 2018 por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética.
- Directiva 2018/844/UE de 30 de mayo de 2018 por la que se modifica la Directiva 2010/31/UE relativa a la eficiencia energética de los edificios y la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética.
- Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética.
- Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación).
- Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.
- Real Decreto 100/2011 de 28 de enero por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación
- Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico (vigente hasta el 30 de enero de 2011). Derogada por el Real Decreto 100/2011 de 28 de enero (salvo el anexo IV, que será de aplicación en aquellos casos contemplados en la Disposición Derogatoria Única del citado RD 100/2011 de 28 de enero).
- Orden de 18 de octubre de 1976 sobre prevención y control de la contaminación industrial. Derogada con el Real Decreto 100/2011 de 28 de enero, aunque sigue siendo de aplicación si no se han dictado normas autonómicas que la sustituyan.
- Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se

modifica la Directiva 2003/35/UE y se deroga la Directiva 2001/81/UE/CE que obliga a los Estados miembros a conseguir que sus emisiones anuales de dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles no metánicos y amoníaco no superen a partir del año 2030 unos niveles o techos determinados.

- 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. Modificado los artículos 19.2 y 21 por el Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación. Mediante esta normativa se transpone la Directiva 2010/75/UE.
- Real Decreto 773/2017, de 28 de julio, por el que se modifican diversos reales decretos en materia de productos y emisiones industriales.
- Real Decreto 818/2018, de 6 de julio sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos.

Se enumera a continuación la normativa especificada en Andalucía:

- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.
- Decreto 151/2006, de 25 de julio, por el que se establecen los valores límite y la metodología a aplicar en el control de las emisiones no canalizadas de partículas por las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera.
- Decreto 239/2011, de 12 de julio, por el que se regula la calidad del medio ambiente atmosférico y se crea el Registro de Sistemas de Evaluación de la Calidad del Aire en Andalucía.
- Orden de 12 de febrero de 1998, por la que se establecen límites de emisión a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión de biomasa sólida.
- Orden de 19 de abril de 2012, por la que se aprueban instrucciones técnicas en materia de vigilancia y control de las emisiones atmosféricas.

Con respecto a los compuestos orgánicos volátiles, dada su importancia como contaminante existe normativa específica, que se detalla a continuación:

- Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades. Se modifica por Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.

4. ZONA AFECTADA

4.1 INFORMACIÓN GENERAL

El Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras afecta a los siguientes municipios:

Tabla 4.1. Zona Industrial de Carboneras

Código zona	Denominación	Municipios
ES0116	Zona Industrial de Carboneras	Carboneras y Níjar

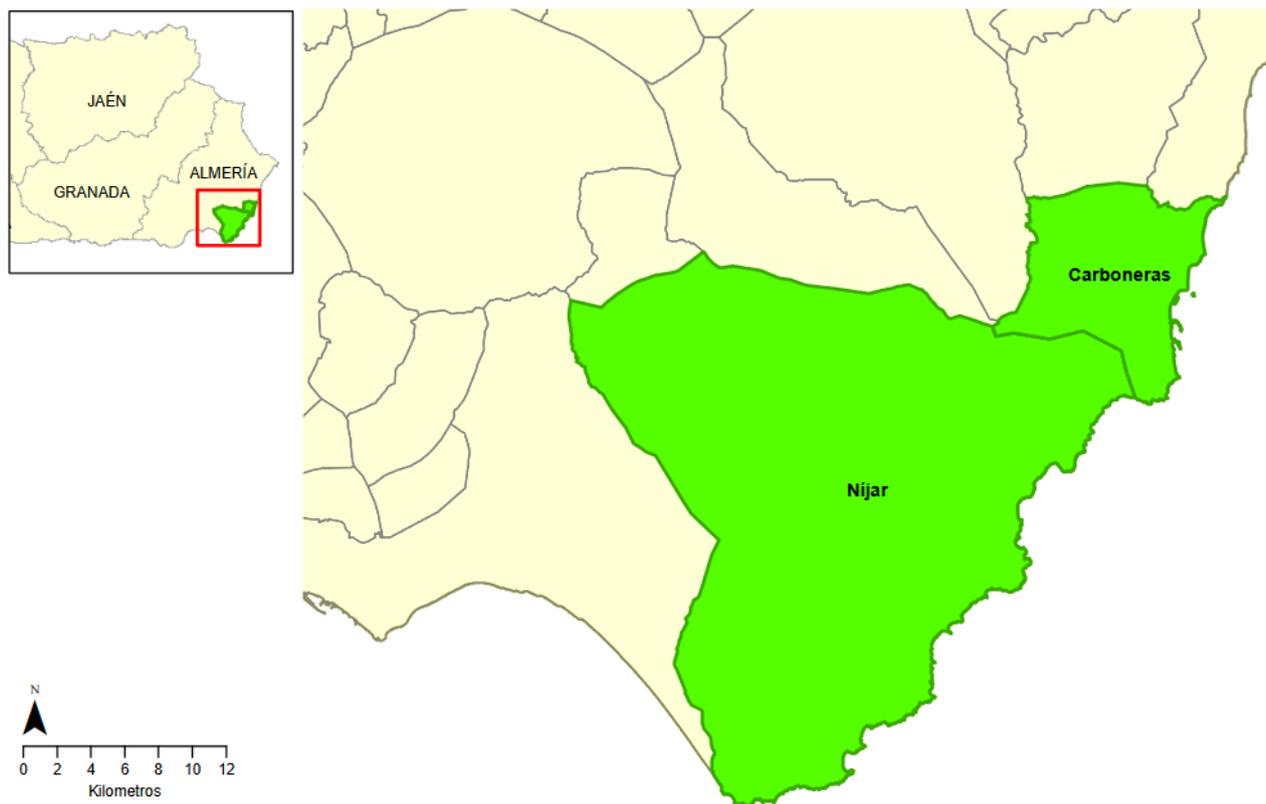


Figura 4.1. Municipios de la Zona Industrial de Carboneras

Esta Zona se encuentra a caballo entre las comarcas del Levante Almeriense (Carboneras) y la comarca Metropolitana de Almería (Níjar), territorio diferenciado de su entorno próximo por sus características morfológicas y productivas.

La comarca del Levante Almeriense, formada por 13 municipios, ocupa todo el sector oriental de la provincia de Almería, siendo los rasgos principales que caracterizan su identidad física el relieve, el litoral y la aridez. La baja precipitación anual pone de manifiesto la situación de extrema aridez, lo que expresa claramente la singularidad del ámbito. Los cauces de los ríos permanecen secos la mayor parte del año, por lo que se les denominan ramblas. La zona, además, se encuentra flanqueada por varias formaciones montañosas: Sierra de Cabo de Gata al sur; Sierra de Bédar y Lisbona al oeste; Sierra Almagrera, Los Pinos y Sierra del Aguillón al este. Todas estas características influyen en la riqueza y variedad paisajística de la comarca.

En cuanto a la Comarca Metropolitana de Almería, está formada por nueve municipios, siendo el más extenso el de Níjar. Este sector se caracteriza por la alternancia de espacios muy abruptos en los sistemas montañosos que lo circundan y las zonas llanas del sur de Sierra Alhamilla. Encierra una gran variedad paisajística y ecológica debido, entre otros factores, a la actividad volcánica que vivió esta zona hace unos diez mil millones de años.

La presencia de las grandes industrias e infraestructuras, entre otros, sumados a las características meteorológicas y topográficas de la zona, sitúan a la Zona Industrial de Carboneras espacio susceptible a alcanzar altos niveles de contaminantes atmosféricos.

4.2 ESTIMACIÓN DE LA SUPERFICIE AFECTADA Y LA POBLACIÓN EXPUESTA

La Zona Industrial de Carboneras cuenta con una población total de 40.026 habitantes, según datos del padrón municipal de habitantes de 2022 publicados por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), y ocupa una extensión de 694,7 km² (IECA, 2019).

En términos de superficie, esta zona representa el 7,91% de la extensión total de la provincia de Almería, aglutinando al 5,4% de la población residente en la provincia. Así, la densidad poblacional en la Zona Industrial de Carboneras es de 57,61 hab./km², siendo la densidad media provincial de 84,40 hab./km².

En la siguiente Tabla 4.2 se presenta la superficie municipal y la población total de los 2 municipios incluidos en la zona.

Tabla 4.2. Superficie afectada y población expuesta

Municipio	Superficie (km²) (IECA, 2019)	Población (PADRÓN IECA, 2022)
Carboneras	95,6	8.210
Níjar	599,4	31.816
TOTAL	694,7	40.026

Como se desprende de la anterior Tabla 4.2, casi la mayoría de la población (79%) de la zona en estudio se concentra en Níjar, que cuenta con 31.816 habitantes y una densidad de población de 53,08 hab./km².

4.3 ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

La actividad económica de la Zona Industrial de Carboneras ha estado tradicionalmente ligada al sector primario; agricultura y pesca (incluida la cría en piscifactorías), aunque en las últimas décadas ha tenido gran relevancia el proceso de industrialización y el desarrollo de los servicios.

Así, en medio siglo, la población de Carboneras ha conocido una transformación radical. Soporte de una economía marginal primaria de subsistencia, en la década de los 70 y 80 conoce la implantación de dos modernas plantas industriales que transformaron su paisaje, pero que por sí solas fueron incapaces de facilitar un desarrollo equilibrado del tejido económico local.

La aridez del entorno de Carboneras y Níjar es un factor condicionante del desarrollo de las actividades socioeconómicas. Entre las industrias de la zona destacan los sectores de la producción energética, cementos y derivados que constituyen la base para una futura expansión de otros sectores tales como la producción de agua desalada, componentes cerámicos, etc.

Como se ha comentado anteriormente, Carboneras es un pueblo agrícola y pesquero que se ha visto afectado por el proceso de industrialización y el desarrollo de los servicios. Éste tiene además tres puertos especializados que dan mucho juego a sectores productivos como son la energía, el cemento, el turismo, etc.

En Níjar la principal fuente de ingresos es la agricultura, predominando fundamentalmente el uso de invernaderos, siendo en este aspecto la más productiva de la provincia tras la zona del Poniente Almeriense. La segunda fuente de ingresos del municipio es el turismo, principalmente en el núcleo de San José, seguido por la industria del plástico y ganadería.

La distribución de población ocupada por sectores económicos (Servicio Público de Empleo Estatal – SEPE. Porcentaje respecto al total de contratos en 2022) se muestra en la Figura 4.2. El mayor porcentaje de contratos varía en cada municipio, siendo mayoritario el sector de la agricultura en Níjar y el sector servicios en Carboneras. El número de contratos total es mayor en Níjar. En ambos municipios, el sector de la industria es el que presenta menos contrataciones.

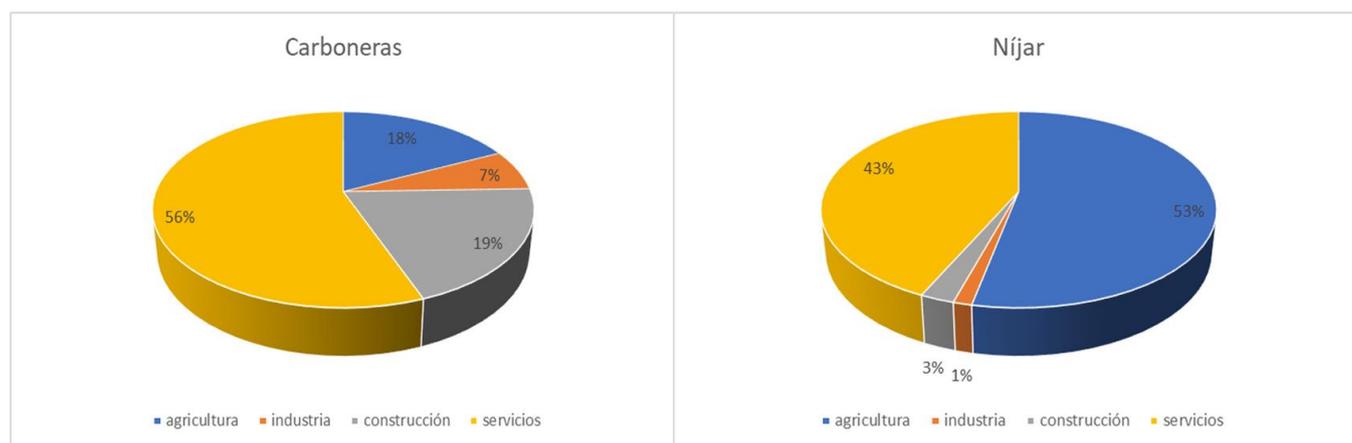


Figura 4.2. Distribución por sectores del número de contratos

Esta distribución se repite al analizar el número de establecimientos por actividad económica, siendo los servicios y el comercio las actividades que, con diferencia, aglutinan un mayor número de establecimientos, tanto en Carboneras como en Níjar, según el Directorio de Establecimientos y Empresas con actividad económica en Andalucía para el año 2021 (ver Tabla 4.3).

Tabla 4.3. Número de establecimientos por actividad económica

Actividad (CNAE-09)	N.º de establecimientos		
	Carboneras	Níjar	Total
Industria	18	78	96
Construcción	86	172	258
Comercio, transporte y hostelería	245	882	1.127
Información y comunicaciones	-	8	8
Actividades financieras y seguros	-	25	25
Actividades inmobiliarias	24	67	91
Actividades profesionales y técnicas	57	144	201
Educación sanidad y servicios sociales	24	44	68
Otros servicios personales	46	114	160
TOTAL	508	1.534	2.042

La mayor parte de los establecimientos industriales y comerciales, al igual que el resto de tipos de establecimientos, se concentran en el municipio de Níjar, que aglutina casi el 80% de la población y donde la agricultura lleva asociada una importante actividad comercial.

En relación a los **usos del suelo**, las zonas más representativas en cuanto a extensión superficial, con diferencia, son las forestales que ocupan más de la mitad de la superficie (69%) y se caracterizan principalmente por la presencia de matorrales y pastizales adaptados a las condiciones de extrema aridez de la Zona (aulagares, cambronales, cornicales, ...). Estas formaciones se desarrollan en aquellas áreas no ocupadas por las zonas agrícolas y artificiales, destacando entre ellas las sierras de Cabo de Gata y de la Higuera, incluidas dentro del Parque Natural de Cabo de Gata.

Las zonas cultivadas ocupan el 19% de la superficie. La mayoría de los cultivos se encuentran en invernaderos, tanto temporales como permanentes y se dedican al cultivo del tomate, principalmente. Por otro lado, los cultivos herbáceos son los segundos más representados seguidos de los cultivos leñosos con claro predominio del olivar. Estos, se distribuyen escasamente por la zona central del ámbito.

Las láminas de agua, tanto artificiales como naturales, constituyen los usos de menor extensión superficial en la zona (1,93%).

Las zonas construidas y/o alteradas suponen el 5% de la superficie y están representadas por los núcleos urbanos de los municipios incluidos en la zona; las zonas industriales y comerciales, entre las que destacan el Polígono industrial de San Pedro de Níjar y las instalaciones de la empresa Holcim en Carboneras. Junto a esta última mencionada, se localiza una superficie dedicada a la extracción o vertidos. En cuanto a infraestructuras y equipamientos, destacan la Central térmica Litoral de Almería, localizada en la costa de Carboneras, el centro de Experiencias Michelin, localizado al sur del ámbito, y la carretera A-7, la autovía del Mediterráneo que empieza en Algeciras y finaliza en Barcelona cruzando el ámbito de estudio.

En cuanto a los suelos desnudos, éstos representan el 4,35% de la superficie y se distribuyen, principalmente, en suelo natural, acantilados, cortafuegos y arenales.

En la siguiente Tabla 4.4 se presenta la superficie destinada a los distintos usos del suelo (SIOSE Andalucía, 2016, a escala 1:10.000) en la Zona Industrial de Carboneras; y en la Figura 4.3 se muestra su distribución gráfica.

Tabla 4.4. Superficie de los distintos usos del suelo

Usos del suelo (SIOSEA, 2016)		Superficie (has)	%
Láminas de agua	Láminas de agua natural o artificial	1.345,69	1,93
	Total láminas de agua	1.345,69	1,93
Suelo desnudo	Acantilados, canchales y roquedos	555,45	0,79
	Áreas con fuertes procesos erosivos	27,63	0,039
	Cortafuegos	0,49	0,00071
	Suelo natural, desnudo o desestructurado	2.314,21	3,33
	Arenales	125,83	0,18
	Total suelo desnudo	3.658,32	4,35
Zonas construidas/alteradas	Parques urbanos y zonas ajardinadas	15,07	0,02
	Zonas industriales y comerciales	344,22	0,49
	Infraestructuras, equipamientos e instalaciones	2.034,79	2,93
	Zona de extracción o vertido. Zonas mineras	570,62	0,82
	Zonas urbanizadas	694,60	0,99
	Total zonas construidas/alteradas	3.658,32	5,29
Zonas cultivadas	Cultivos herbáceos	5.172,64	7,44
	Cultivos leñosos	2.321,04	3,34
	Invernaderos	5.871,22	8,45
	Mosaico de cultivos	6,13	0,008
	Total zonas cultivadas	13.371,04	19,25
Zonas forestales	Formaciones arboladas densas	8,51	0,01
	Matorrales	39.346,09	56,64
	Pastizales	8.708,65	12,53
	Total zonas forestales	48.063,25	69,19
TOTAL		69.461,95	100,000

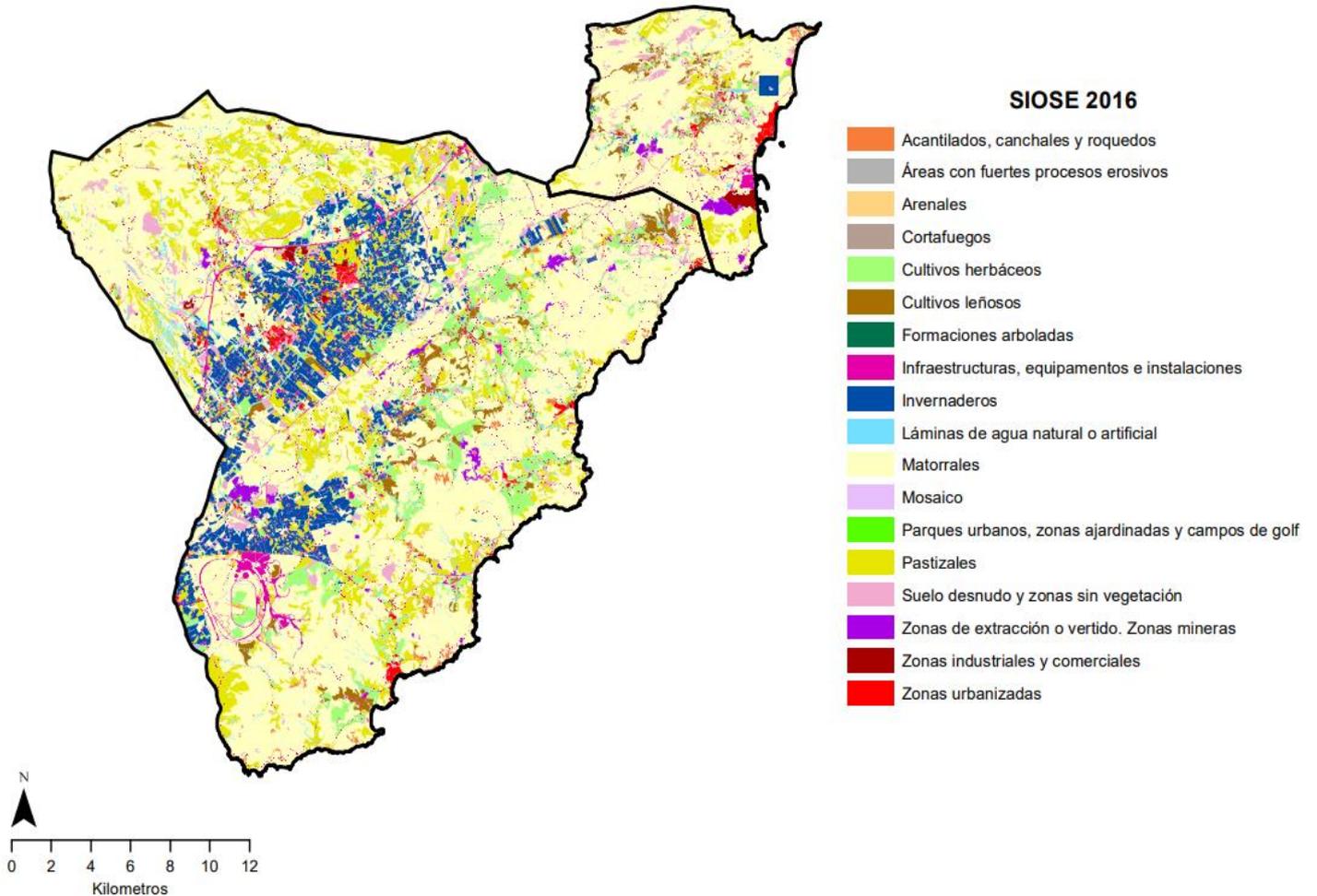


Figura 4.3. Usos del suelo en la Zona Industrial de Carboneras

4.4 DATOS TOPOGRÁFICOS RELEVANTES

La Zona Industrial de Carboneras se caracteriza por una topografía que presenta gran diversidad geológica, con predominio de los sustratos de naturaleza volcánica, donde coladas de lava, domos y playas fósiles conforman un singular paisaje.

Los municipios de Carboneras y Níjar cuentan con más de 50 km de costa acantilada. En esta fachada litoral con abruptos acantilados se suceden playas urbanas como las de San José y Aguamarga; magníficas playas naturales, recónditas y casi inaccesibles calas; y acantilados volcánicos y arrecifales como Punta de los Muertos y Mesa Roldán.

En el caso de Níjar se encuentran, además, montañas y valles que aportan un valor paisajístico añadido, debido a su variedad geomorfológica. Su litoral, con formaciones rocosas en su mayoría compuestas por materiales volcánicos, cuenta con elementos singulares como el Cabo de Gata.

La singular disposición orográfica es en gran parte responsable del aislamiento que sufre esta zona con respecto al resto de España. Estos macizos montañosos de origen alpino, integrados en la Cordillera Penibética, son los responsables de las características climáticas propias de este lugar.

La orografía del terreno en la Zona Industrial de Carboneras se representa en la Figura 4.4 siguiente:

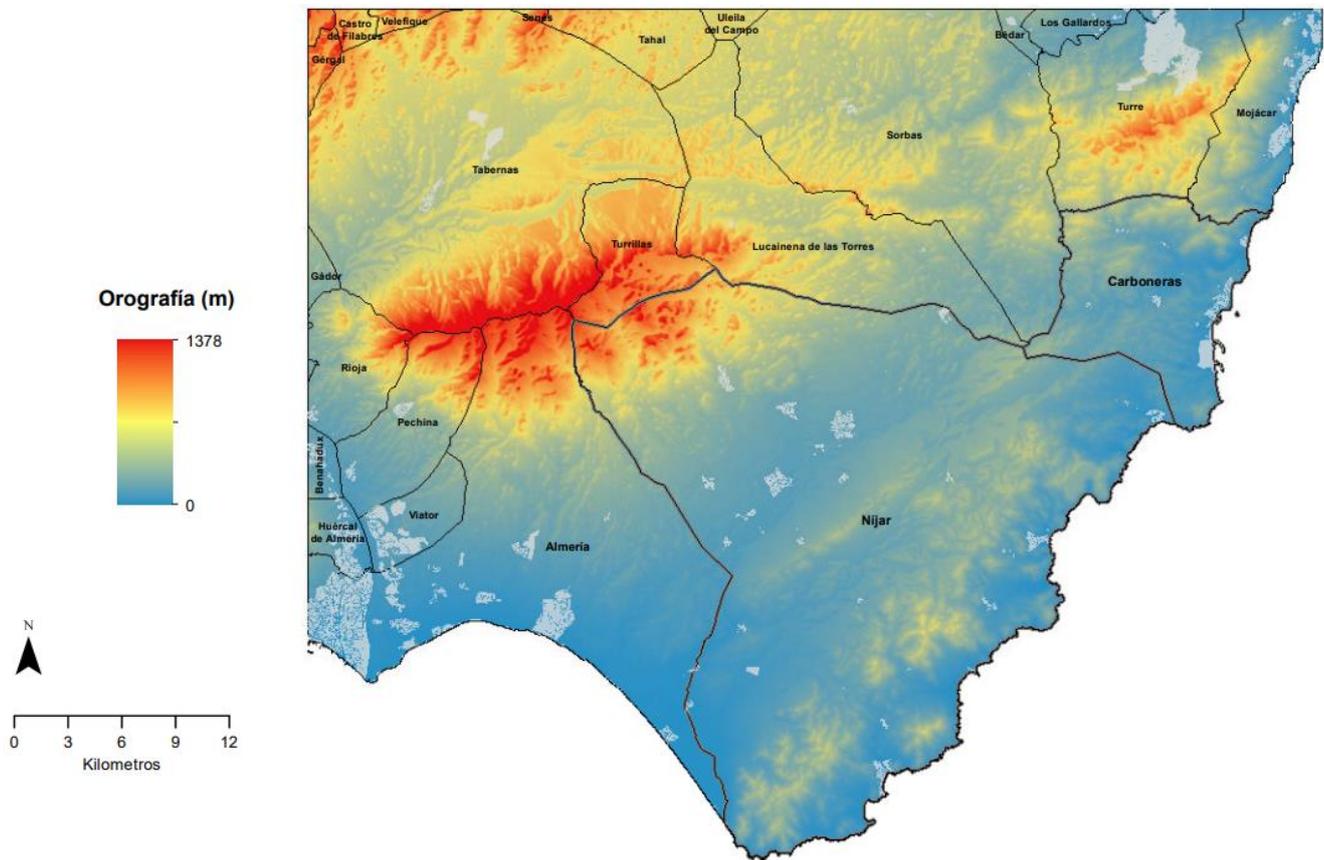


Figura 4.4. Orografía en la Zona Industrial de Carboneras

4.5 DATOS CLIMÁTICOS ÚTILES

El clima que caracteriza a todo el sector sureste de la provincia de Almería es el clima mediterráneo subdesértico. El hecho distintivo es la escasez de precipitaciones, que hace de esta zona el área más seca de toda Europa. En el conjunto del área, las lluvias son inferiores a 200 mm y en algunos puntos cercanos a Cabo de Gata no se alcanzan los 150 mm.

Las escasas precipitaciones que se producen suelen ser en forma de episodios de lluvias muy intensas, lo que les otorga una fuerte torrencialidad y acentúa la aridez de la zona, unido a una elevada evapotranspiración, consecuencia de las altas temperaturas y de la insolación.

La temperatura media anual es de, aproximadamente, unos 18°C. Las temperaturas máximas se registran en los meses estivales, sobre todo julio y agosto, meses en los que asciende por encima de los 40°C frecuentemente. En cuanto a los inviernos, se caracterizan por la ausencia de heladas. Esto, unido a la gran cantidad de horas de sol que registra la zona, hace que la evapotranspiración sea muy elevada, siendo una de las características más notables de este tipo de clima.

En la siguiente Figura 4.5 se muestra la relación entre las temperaturas y precipitaciones media del año.

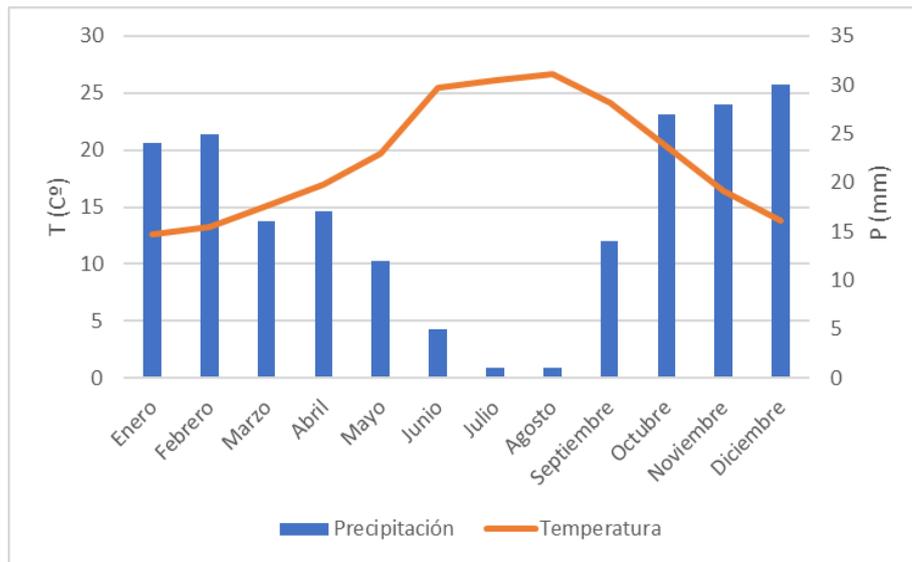


Figura 4.5. Distribución de las precipitaciones y la temperatura media (AEMET)

Uno de los factores que más incide sobre esta zona es el efecto barrera que ejercen las montañas penibéticas, que la protegen de la influencia de los vientos del oeste, responsables de las borrascas que afectan al resto de España. Este efecto barrera se hace patente en la fuerte oposición barlovento-sotavento que produce diferencias térmicas y de precipitación entre las dos vertientes de las montañas, según estén orientadas hacia los vientos predominantes o les den la espalda, generando grandes contrastes.

Los vientos del oeste, noroeste y norte afectan a las fachadas norte y oeste de los conjuntos montañosos. La fachada norte de las Béticas está más expuesta a los vientos fríos pero las partes sur y sudeste (zonas de sotavento) quedan al abrigo de los vientos del norte que generan olas de frío muy intensas, estos vientos se recalientan por el mecanismo Föhn lo que hace que el clima se vuelva más cálido, además el viento predominante en la zona de estudio es el que nos llega del Mediterráneo, actuando esta vez como fachada de barlovento y generando gran inestabilidad.

En la siguiente Figura 4.6 se representa la rosa de los vientos en la Zona Industrial de Carboneras para el año 2018.

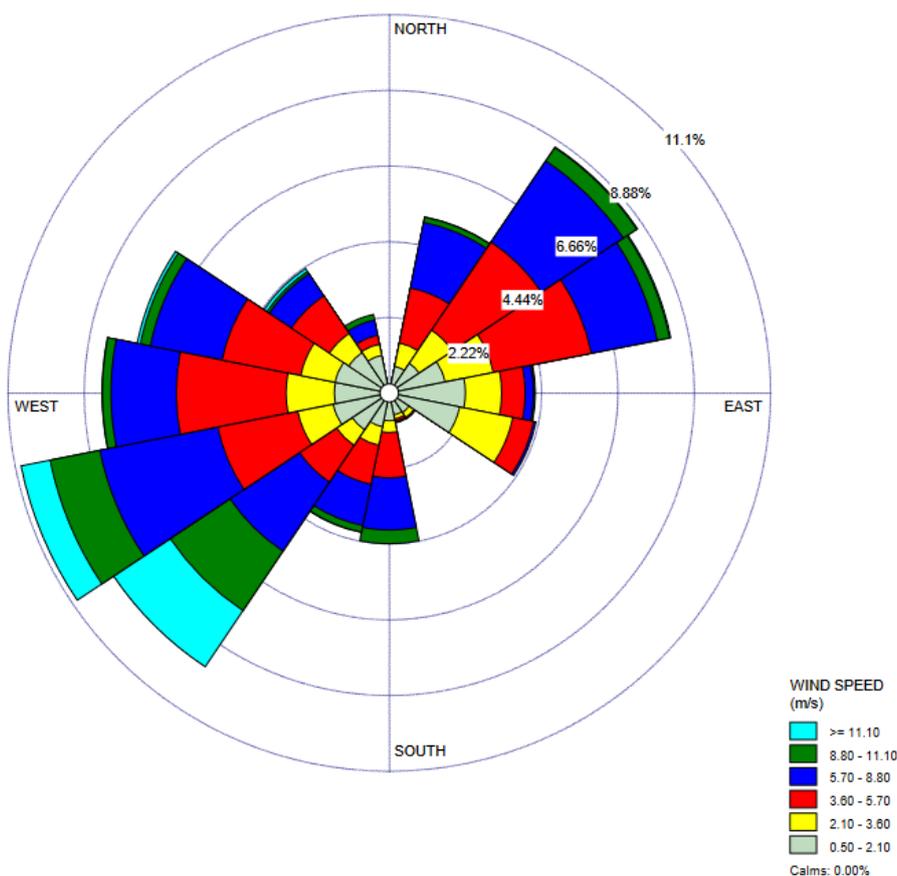


Figura 4.6. Rosa de los vientos (modelo WRF)

La estación meteorológica de la red de estaciones del AEMET más próxima a la Zona es la estación Almería Aeropuerto.

4.6 OBJETIVOS DE PROTECCIÓN

4.6.1 Salud de las personas

La contaminación del aire es una de las principales causas de muerte prematura y enfermedades y es el mayor riesgo ambiental para la salud en Europa. Las enfermedades cardíacas y los accidentes cerebrovasculares son las causas más comunes de muertes prematuras atribuibles a la contaminación del aire, seguidas de las enfermedades pulmonares y el cáncer de pulmón.

El material particulado (PM), el dióxido de nitrógeno (NO₂) y el ozono troposférico (O₃) se reconocen en la actualidad como los tres contaminantes que afectan de manera más significativa a la salud humana. Las exposiciones máximas y a largo plazo a estos contaminantes influyen en la gravedad del impacto, desde el deterioro del sistema respiratorio hasta la muerte prematura. Además, la exposición a corto y largo plazo a la contaminación del aire puede reducir la función pulmonar, infecciones respiratorias y agravamiento de los casos de asma. La exposición materna a la contaminación del aire se asocia con impactos adversos en la fertilidad, el embarazo, los recién nacidos y la infancia. También hay evidencia emergente de que la exposición a la contaminación del aire está asociada con la diabetes tipo 2 de inicio reciente en adultos y puede estar relacionada con la obesidad, la inflamación sistémica, la enfermedad de Alzheimer y la demencia.

Las principales fuentes de estos contaminantes son el transporte por carretera, las calefacciones domésticas, la agricultura y la industria. Alrededor del 97% de los habitantes de las ciudades de Europa están expuestos a contaminantes en concentraciones superiores a los niveles de calidad del aire que se consideran nocivos para la salud. Según la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), en el año 2020 fueron 367.000 las muertes prematuras en Europa asociadas a la contaminación atmosférica y, de ellas, 24.200 en España. De éstas últimas el 70,3% se atribuyen a exposición a partículas PM_{2,5}, el 19,8%, al NO₂ y el 9,9% al O₃. En las últimas décadas, la prevalencia del asma y las alergias, provocadas entre otros factores por la contaminación del aire, aumenta cada año.

4.6.1.1 Características de los principales contaminantes desde el punto de vista de la salud

A continuación, se presentan los posibles efectos que puede tener sobre la salud la exposición a determinados contaminantes atmosféricos:

Material particulado atmosférico (MPA)

Los principales parámetros que caracterizan el MPA son su distribución granulométrica y composición química. Ambos presentan una gran variabilidad en función de los mecanismos de formación, emisión y transporte e influyen considerablemente en el grado de impacto en la salud.

El tamaño de las partículas es un parámetro especialmente relevante en relación con los efectos que pueden tener en la salud, ya que del mismo depende su facilidad de penetración en las vías respiratorias.

En función del tamaño de las partículas, y teniendo en cuenta sus efectos en la salud, se establece la siguiente clasificación granulométrica de amplia utilización: PTS (partículas totales en suspensión), PM₁₀, PM_{2,5} y PM₁ (partículas de diámetro aerodinámico equivalente o inferior a 10, 2,5 y 1 µm, respectivamente).

Las partículas superiores a 5 µm de diámetro quedan retenidas en la cavidad nasal o en la mucosa de la tráquea. Las comprendidas entre 0,5 y 5 µm de diámetro pueden penetrar hasta las vías inferiores, depositándose en los bronquios y bronquiolos de donde son rápidamente eliminadas mediante expectoración.

Las partículas de diámetro inferior a 0,5 µm son las que mayor riesgo representan, pues se depositan en los alvéolos pulmonares, pudiendo permanecer durante largos periodos de tiempo ejerciendo su acción tóxica provocando cuadros de bronquitis crónica caracterizados por flemas, exacerbación de catarras y dificultades respiratorias. Además, en los alvéolos también pueden ser atrapados por fagocitos y terminar en el torrente sanguíneo.

No obstante, el efecto final de las partículas depositadas en el sistema respiratorio depende, en gran medida, de su composición química, que puede dar lugar a efectos toxicológicos diversos, irritaciones, fibrosis, alveolitis, bronquiolitis, etc.

Desde el punto de vista de su composición, las partículas se clasifican habitualmente en cuatro grandes grupos: compuestos orgánicos, minerales y aerosol marino, compuestos secundarios y metales. Los compuestos de carbono se clasifican en dos grandes grupos: carbono elemental (EC) y carbono orgánico (OC). El grupo del carbono orgánico comprende una gran variedad de compuestos, tanto naturales como antropogénicos, entre los que destacan los hidrocarburos policíclicos aromáticos (PAHs) por sus posibles efectos cancerígenos. Los compuestos minerales más abundantes en la atmósfera son de origen primario, tanto naturales (erosión, resuspensión y evaporación del aerosol marino) como antrópicos (emisiones fugitivas de partículas relacionadas con actividades industriales como la minería, construcción, cementeras y combustión). Los compuestos secundarios, principalmente sulfatos y nitratos, son generalmente antropogénicos. Los metales se emiten como partículas primarias, tanto por procesos naturales como por actividades antropogénicas tales como procesos de combustión o fundición.

Los compuestos secundarios (excepto una fracción de los nitratos), los compuestos orgánicos y los metales de origen antrópico se acumulan en la fracción inferior a 2,5 µm, mientras que los compuestos minerales (naturales o antropogénicos), el aerosol marino y los metales y compuestos orgánicos de origen natural están mayoritariamente en la fracción superior a 2,5 µm.

La concentración a partir de la cual se producen efectos sobre la salud no es constante, puesto que las características físicas y químicas de las partículas, la presencia de otros contaminantes que pueden dar lugar a efectos sinérgicos, o las características del receptor (edad, fisiología, etc.) pueden hacer variar significativamente estos umbrales. No obstante, la exposición a concentraciones elevadas de partículas puede causar:

- Irritaciones de vías respiratorias y ojos
- Mayor incidencia y agravamiento de episodios asmáticos
- Mayor incidencia y agravamiento de enfermedades cardiovasculares
- Aumento de la morbilidad a largo plazo
- Aumento de la frecuencia de cáncer pulmonar a largo plazo

Óxidos de nitrógeno (NO_x)

La concentración de NO (monóxido de nitrógeno) presente en la atmósfera no se considera peligrosa para la salud, presentándose el problema cuando se oxida a dióxido de nitrógeno, que da lugar a efectos negativos en el sistema respiratorio; pueden producir irritación nasal, incomodidad respiratoria y dolores respiratorios agudos, aunque éstos últimos precisan concentraciones superiores a las que se registran actualmente en la atmósfera.

En función de la concentración y duración de la exposición, su inhalación puede provocar cambios funcionales en el pulmón de individuos sanos, situación se ve agravada en individuos asmáticos, que muestran una mayor reactividad bronquial ante la exposición al NO₂. Los efectos negativos en potenciarse en sujetos con enfermedades respiratorias, cuando los contaminantes gaseosos actúan en combinación con partículas inhaladas. Además de estas modificaciones en la función respiratoria, se le ha relacionado con un aumento de la reactividad bronquial y en los niños con un aumento de la sensibilidad de los bronquios a las infecciones microbianas.

Los efectos adversos no se limitan al aparato respiratorio, pudiendo también provocar afecciones de órganos, como hígado o bazo, o de sistemas, como el sistema circulatorio o el inmunitario, que propician a su vez infecciones pulmonares e insuficiencias respiratorias.

Ozono (O₃)

El ozono tiene un efecto positivo en la estratosfera (a unos 10-50 km de la superficie terrestre), ya que protege de la radiación ultravioleta. Sin embargo, a cotas inferiores, en la troposfera (la capa de la atmósfera en contacto con la tierra), se convierte en un contaminante que actúa como un potente y agresivo agente oxidante.

El aparato respiratorio es el principal perjudicado por su acción (irritación, inflamación, insuficiencias respiratorias, asma, dolores pectorales al inspirar profundamente y acortamiento de la respiración). También puede provocar dolor de cabeza y náuseas, y puede contribuir a incrementar la mortalidad prematura.

Determinados grupos de población son potencialmente más sensibles a la acción del ozono, pudiendo destacar la preexistencia de enfermedades respiratorias, la realización de ejercicio físico y la distinta genética existente entre la población. En personas asmáticas, se ha observado una mayor frecuencia de ataques de asma tras exposiciones a altos niveles de ozono. Los niños constituyen un importante grupo de riesgo por tener unos hábitos de ocio relacionados con el ejercicio físico y la actividad al aire libre.

Dióxido de azufre (SO₂)

El dióxido de azufre es un gas irritante de mediana potencia del aparato respiratorio, aunque a concentraciones muy elevadas es fuerte ente irritante, aumentando su peligrosidad si se encuentra en combinación con otros contaminantes y con la humedad.

Existe una clara relación entre las enfermedades respiratorias del tracto superior y los niveles de SO₂, acentuándose el riesgo en personas asmáticas

Según la concentración y duración de la exposición, también puede provocar irritación en los ojos.

Tiene la posibilidad de transformarse en ácido sulfúrico en los órganos respiratorios internos, si penetra en ellos en forma de aerosol. Las partículas de ácido sulfúrico son higroscópicas, por lo que incorporan agua, se expanden en el aparato respiratorio y se depositan en los pulmones durante largos periodos de tiempo.

Además, también actúa como precursor de la formación de sulfato amónico, lo que incrementa los niveles de PM₁₀ y PM_{2,5}, con graves consecuencias igualmente sobre la salud.

Monóxido de carbono (CO)

El monóxido de carbono (CO) es un gas sin color ni olor que penetra en el organismo a través de los pulmones, y que puede llegar a ser muy perjudicial para la salud, pues se combina con la hemoglobina de la sangre, formando la carboxihemoglobina, que desplaza al oxígeno e impide la formación de oxihemoglobina.

Si la saturación no sobrepasa el 10%, se producen trastornos psicomotores que se manifiestan como síntomas de cansancio, cefaleas y alteraciones de la coordinación. Por encima del 10% se pueden producir alteraciones más graves, incluso la muerte.

Benceno

El benceno es un compuesto orgánico potencialmente carcinogénico, que puede ocasionar graves efectos sobre la salud humana, ya que afecta al sistema nervioso central y a la normal producción de células sanguíneas, puede deteriorar el sistema inmunitario y dañar el material genético celular, lo que a su vez puede originar determinados tipos de cáncer (leucemia) así como malformaciones congénitas.

Los efectos se manifiestan en naupatía (mareos), dolores de cabeza, náuseas, somnolencia, perturbaciones psíquicas con estados de excitación y convulsión que finalizan en desvanecimiento y parálisis del centro respiratorio.

Benzo(a)pireno

El benzo(a)pireno tiene su origen en la combustión incompleta de combustibles. Las fuentes principales incluyen la quema de madera y residuos, la producción coque y acero, y los motores de los vehículos.

Este contaminante pertenece al grupo de los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs), nocivos para la salud humana por su efecto bioacumulativo y cancerígeno. Puede producir tumores, sobre todo pulmonares, además de provocar irritación de ojos, nariz y garganta y causar problemas respiratorios.

Metales

El plomo (Pb) y otros metales como el arsénico (As), el cadmio (Cd), y el níquel (Ni) representan una amenaza para la salud humana debido a la tendencia que presenta el organismo a su acumulación. Pueden producir efectos muy dispares entre sí.

Aproximadamente el 35% del plomo inhalado por los pulmones alcanza el torrente sanguíneo, pudiendo afectar a todos los órganos y sistemas del cuerpo, y en especial al sistema nervioso, originando retraso mental, nacimientos prematuros, anormalidades en los fetos de madres gestantes y retrasos en el crecimiento. Los adultos, por lo general, son menos sensibles que los niños a los efectos del plomo, pero una acumulación excesiva en el organismo puede producir daños irreversibles en el sistema nervioso.

El As inorgánico resulta carcinogénico para el ser humano, es irritante para ojos, piel y las vías respiratorias y puede producir daños en el sistema circulatorio, cardíacos, tracto gastrointestinal, hepáticos y renales, además de alterar el sistema nervioso periférico, pudiendo llegar a producir la muerte

El Cd, y en especial el óxido de cadmio, es igualmente carcinogénico para el hombre. La exposición de corta duración irrita los ojos y el tracto respiratorio. Una exposición prolongada o repetida puede afectar a los pulmones y, una vez en la sangre, al riñón y al sistema reproductivo.

Diversos compuestos de Ni se encuentran también considerados como carcinogénicos. Puede provocar reacciones alérgicas cutáneas y afectar a la defensa inmune y a los sistemas respiratorio y renal, y reducir la fertilidad.

4.6.1.2 Grupos de población vulnerables

Según la Encuesta Nacional de Salud del año 2017 del Instituto Nacional de Estadística (INE), en Andalucía se tienen los siguientes porcentajes de población con enfermedades crónicas respiratorias:

Tabla 4.5 Porcentajes de población con enfermedad crónica respiratoria diagnosticada en Andalucía (INE, 2017)

Edad de la población	Enfermedad crónica respiratoria diagnosticada (%)		
	Asma	Alergia crónica	Bronquitis
0 a 14 años	3,84	11,22	-
15 o más	4,93	14,40	3,42

Asimismo, según la misma fuente, en el año 2017 un 6% de la población adulta andaluza padecía algún tipo de trastorno cardíaco (enfermedad coronaria, angina de pecho, infarto de miocardio, etc.).

Los grupos de población más vulnerables a las afecciones causadas por los contaminantes atmosféricos son los niños, las personas mayores de 65 años, las personas con enfermedades cardíacas o respiratorias y las mujeres embarazadas.

Según lo anterior, en la Zona Industrial de Carboneras, la población vulnerable, según los datos publicados por el INE para el año 2022 se distribuye de la siguiente manera:

Tabla 4.6. Grupos vulnerables de población en la Zona Industrial de Carboneras

Grupos de población vulnerable	Nº habitantes
Niños (0 a 14 años)	6.535
Mujeres embarazadas ⁽¹⁾	489
Mayores de 65 años	3.505
TOTAL	10.534

⁽¹⁾ Estimación basada en las cifras de niños de 0 años en el 2022, ya que es la última actualización

4.6.2 Patrimonio natural

Las plantas muestran una especial sensibilidad a la mayor parte de los contaminantes del aire, y sufren daños significativos a concentraciones mucho más bajas que las necesarias para causar efectos perjudiciales sobre la salud humana y animal.

Es muy difícil establecer valores límite de la contaminación atmosférica, a partir de los cuales los efectos negativos se empiezan a manifestar, ya que estos dependen de la constitución de la planta y de la especie de que se trate, es decir, hay una especificidad de respuesta.

Las partículas, provocan una reducción de la actividad fotosintética de las plantas, pues reducen la cantidad de energía luminosa disponible al provocar el ennegrecimiento de las hojas sobre las que se depositan. Además, pueden obturar los orificios de los estomas, a través de los cuales las plantas intercambian gases con la atmósfera.

Por otra parte, los efectos producidos por la contaminación atmosférica se pueden manifestar por la alteración de diversos mecanismos vitales de las plantas. Así, las funciones metabólicas y los tejidos vegetales se pueden ver afectados como consecuencia de la acción de gases como el anhídrido sulfuroso, el monóxido de carbono y los compuestos de flúor. Los daños causados se manifiestan en forma de necrosis foliar en áreas localizadas que presentan un color marrón-rojizo-blanco, de clorosis, adquiriendo el tejido una coloración verde pálida o amarilla, o por la aparición de manchas puntuales necróticas. Si la acción del contaminante es muy fuerte puede llegar a paralizar el crecimiento de la planta.

Los daños producidos por el SO_2 a las plantas obedecen a la exposición a altas concentraciones durante periodos cortos; o por la exposición a concentraciones relativamente bajas durante largos periodos. En el caso de procesos agudos de exposición, se producen manchas en las hojas que pueden desembocar en necrosis de los tejidos. En los casos crónicos, las hojas adoptan una coloración amarillo-rojiza. Especies muy sensibles a este contaminante son musgos, líquenes, coníferas y herbáceas.

Por otra parte, aunque las especies vegetales son en general poco sensibles al CO , concentraciones superiores a 150 mg/m^3 pueden ocasionar trastornos en el intercambio de gases, con caída de las hojas, que pueden dar lugar a la muerte de la planta.

El flúor y sus derivados son contaminantes del aire que se caracterizan por ser tóxicos en general para las plantas a muy pequeñas concentraciones. La sensibilidad de las plantas a la acción del flúor varía, como en el caso del SO_2 , según las especies y las condiciones del medio, siendo especialmente sensibles a este contaminante las viñas y las plantaciones frutales, principalmente las de frutos con hueso (como el melocotón o durazno). En el medio forestal, las resinosas son las especies más sensibles al flúor, ya que al tener hojas perennes y tener el flúor un efecto acumulativo sobre los tejidos, se va almacenando hasta sobrepasar los umbrales de toxicidad, lo que da lugar a la aparición de necrosis que pueden llegar a producir la muerte de grandes masas forestales.

Entre los óxidos de nitrógeno, sólo el NO_2 es tóxico para las plantas, a pequeñas concentraciones y largo tiempo de exposición. Los daños se manifiestan por la aparición de necrosis y clorosis de color negro o marrón rojizo en las hojas. Los sinergismos de NO_2 y SO_2 provocan a bajas concentraciones alteraciones en la vegetación. Este hecho se ha observado en las zonas urbanas.

La contaminación atmosférica fotoquímica produce daños en la vegetación a concentraciones que ya se están alcanzando en algunas ciudades. El ozono es uno de los principales causantes de estos daños. Las lesiones producidas por el ozono se manifiestan como manchas blancas o punteados claros sobre el haz de las hojas.

En los municipios de Carboneras y Níjar existen espacios con elevado valor ambiental que cuentan con distintos regímenes de protección que garantizan la preservación de sus características naturales.

Tabla 4.7. Espacios Naturales Protegidos en la Zona Industrial de Carboneras

Figura de protección	Denominación	Municipios
Parque Natural, ZEC, ZEPA, ZEPIM y Reserva de la Biosfera	Cabo de Gata-Níjar	Almería, Carboneras , Níjar , Superficie Marina
ZEC	Ramblas del Gergal, Tabernas y sur de Sierra de Alhamilla	Alhabia, Alhama De Almería, Almería, Alsodux, Gádor, Gergal, Níjar , Pechina, Rioja, Santa Cruz, Santa Fe De Mondújar, Tabernas, Terque, Turrillas
	La serrata de Cabo de Gata	Níjar

ZEPIM: Zonas de Importancia para el Mediterráneo, ZEC: Zonas Especial de Conservación, ZEPA: Zona de Especial Protección para las Aves

Entre los espacios naturales protegidos destaca el Parque Natural Cabo de Gata-Níjar, que incluye parte de los municipios de Almería, Carboneras y Níjar, además de su franja marina. Su superficie total ocupa aproximadamente 37.500 ha terrestres y 12.012 ha marinas, con una altitud máxima de 562 m en la cota de la Serrata del término municipal de Carboneras y mínima de -60 m en los fondos marinos.

Lo que hace distinto y característico a este espacio es su carácter semiárido, tratándose de uno de los pocos espacios protegidos de Europa de origen volcánico, subdesértico y estepario, y por albergar los 63 km de costa acantilada mejor conservados del litoral mediterráneo español y algunos de sus mejores fondos marinos. La importancia de estos paisajes reside en que constituyen hábitats únicos donde la vida se desarrolla bajo condiciones muy duras, pero, además, este espacio natural es uno de los principales humedales que forman parte del recorrido de gran número de aves, siendo utilizadas por las mismas como áreas de aprovisionamiento y descanso.

Este espacio, se incluye en la Red Natura 2000 como Zona Especial de Conservación y Zona de Especial Protección para las Aves. Además, es una de las 9 Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) de España y ha sido declarada Reserva de la Biosfera por la UNESCO.

La ZEC Ramblas de Gérgal, Tabernas y Sur de Sierra Alhamilla cuenta con una extensión aproximada de 22.844,8 ha. Dentro de ella se distinguen dos zonas, una costera y otra situada al oeste que conecta la sierra Alhamilla con el Paraje Natural Desierto de Tabernas. Así, ambas zonas de la ZEC articulan un espacio continuo que se extiende desde un área costera hasta un sistema montañoso, pasando por la única zona subdesértica de todo el continente europeo. Esto último hace que la vegetación del espacio varíe significativamente, contando asimismo con alto número de endemismos. Funciona como un corredor ecológico para las especies de fauna presentes en estos espacios, tanto terrestre, por conformar una superficie continua, como de aves, por el papel que cumple como pasillo biogeográfico entre las diversas zonas esteparias del sureste ibérico. Destaca especialmente la comunidad de paseriformes esteparias, con la presencia de terrera común, alzacola, cogujada común y curruca tomillera.

La región en la que se encuentra la Serrata de Níjar es parte integrante de la cordillera Bética y está caracterizada por un volcanismo postorogénico. Es un enclave privilegiado influido por la sierra de Cabo de Gata, pero con unas características propias y con taxones de su parte occidental. Las condiciones ambientales extremas que soporta el ámbito y su peculiar litología, provocan que se desarrollen unas comunidades vegetales muy especializadas que constituyen un buen ejemplo de los ecosistemas áridos de Europa, además de contar con un elevado valor paisajístico y científico que ha llevado a considerar muchos de los hábitats presentes como prioritarios.

4.6.3 Patrimonio cultural

Además de afectar a la salud de las personas y al medio ambiente, la contaminación atmosférica también puede dañar edificaciones, monumentos, estatuas al aire libre, así como a muchas otras estructuras. Los contaminantes atmosféricos deterioran materiales tales como la piedra arenisca, piedra caliza o mortero, entre otros. La lluvia ácida disuelve las piedras y origina grietas sobre edificaciones.

Las partículas provocan alteraciones estéticas a causa de su deposición sobre los materiales, en muchos casos la composición química de las partículas depositadas acelera los procesos de corrosión, debido a que favorecen la presencia de humedad en los materiales y facilitan la formación de ácidos.

La presencia de SO_2 y NO_x en la atmósfera da lugar a la formación de ácidos que reaccionan con el carbonato cálcico de la piedra que se degrada generando sales solubles de calcio que se convierten en costras blanquecinas inicialmente y luego negruzcas. Dichas costras alteran la estabilidad y estética del material lítico.

La reparación de estos daños, en particular la reparación de estructuras históricas, puede ser bastante costosa.

El SO_2 también origina corrosión metálica, debida fundamentalmente a la formación de ácido sulfúrico o sulfuroso, especialmente en ambiente húmedo y a temperaturas ambientales cálidas. Así mismo, deteriora las fibras sintéticas y los plásticos en general.

La catalogación de determinados bienes inmuebles como Bien de Interés Cultural (BIC), integrados en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, regulado en la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, dota a los mismos de un régimen especial de protección que debe ser tenido en cuenta en este plan. Igualmente serán objeto de especial protección aquellos bienes catalogados como Patrimonio Mundial por la UNESCO, con el fin de garantizar su conservación para las generaciones futuras.

Los municipios de Carboneras y Níjar cuentan con un amplio patrimonio cultural que debe ser protegido de la contaminación atmosférica a fin de minimizar los posibles efectos descritos. En total, la Zona Industrial de Carboneras cuenta con 264 bienes inmuebles (17 en Carboneras y 247 en Níjar) de los que 22 son BIC (4 en Carboneras y 18 en Níjar), entre los que se incluyen monumentos, zonas arqueológicas, jardines históricos, lugares de interés etnológico o industrial y zonas patrimoniales, además de yacimientos y áreas subacuáticas.

Los BIC incluidos en el término municipal de Carboneras son la Torre de La Mesa Roldán, la Torre del Rayo, el Castillo de San Andrés, la torre de los lobos y el yacimiento subacuático Carboneras.

Entre los BIC que se pueden encontrar en Níjar están la Torre de la Vela Blanca, el cortijo del Fraile, el Castillo de San Felipe, el Castillo de Huebro, el Aljibe Bermejo y la Iglesia de Santa María, entre otros.

5. EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

5.1 SISTEMAS DE EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

La normativa vigente establece los diferentes métodos que pueden ser utilizados para la evaluación de la calidad del aire ambiente. Dichos métodos son las mediciones fijas, las mediciones indicativas, estimaciones objetivas y la modelización. Asimismo, la citada normativa recoge también los requisitos y las condiciones en que puede emplearse cada uno de ellos.

La Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía (RVCCAA) combina todos estos sistemas de evaluación instalados a lo largo del territorio de la Comunidad Autónoma, estando por tanto compuesta por el conjunto de aquellos medios susceptibles de ser empleados para la determinación de la calidad del aire en Andalucía.

Las principales funciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire consisten en:

- Control de la calidad del aire y el nivel de cumplimiento de los valores límite establecidos por la legislación vigente.
- Observación de la evolución de contaminantes en el tiempo.
- Detección temprana de potenciales situaciones de alerta o emergencia, así como seguimiento de la evolución de la concentración de contaminantes.
- Informar a la población sobre la calidad del aire.
- Aportar información para el desarrollo de modelos de predicción.
- Proporcionar información para la elaboración, en su caso, de Planes de Mejora de la Calidad del Aire.
- Intercambio de información de la Administración Autonómica con la Estatal y Comunitaria.

La red de estaciones fijas que posee la Comunidad Autónoma andaluza posibilita la ejecución de un seguimiento de los diferentes niveles de los contaminantes atmosféricos más importantes en la mayor parte del territorio andaluz, con mayor nivel de cobertura en las áreas urbanas e industriales principales.

Asimismo, las estaciones fijas de la Red de Vigilancia pueden ser clasificadas de una forma bastante simplificada (no obstante, para el caso del ozono dicha clasificación puede ser más compleja), atendándose a dos posibles divisiones:

Desde la perspectiva de la zona en la que se localiza:

- Urbana: zona edificada continua
- Suburbana: zona continua de edificios separados, combinada con zonas no urbanizadas (pequeños lagos, bosques, tierras agrícolas).
- Rural: zonas que no satisfacen los criterios establecidos para las zonas anteriores

Desde el punto de vista de la principal fuente de contaminación que repercute en la estación:

- Tráfico: su nivel de contaminación está influenciado principalmente por las emisiones procedentes de calles/carreteras próximas.
- Industria: su nivel de contaminación está afectado fundamentalmente por fuentes industriales aisladas o zonas industriales.
- Fondo: no están influenciadas ni por tráfico ni por la industria.

Por consiguiente, la zona en la que se ubique la estación y la fuente principal de contaminación que le afecta definirán de forma directa cada estación en particular.

Por otra parte, es importante resaltar que la localización concreta de cada estación supedita la representatividad de sus datos, de manera que la citada localización se selecciona con la finalidad de que los niveles de calidad del aire registrados por la estación puedan no solo ser representativos del entorno de la estación, sino también ser considerados como referencia para emplazamientos semejantes de la misma zona.

Las mediciones indicativas pueden definirse como aquellas valoraciones que cumplen con los objetivos de calidad de los datos menos rigurosos que los exigidos para las mediciones fijas, en lo que respecta a la incertidumbre de la medida, la recogida mínima de datos y la cobertura mínima temporal.

Entre las mediciones indicativas que sirven de apoyo a los datos de la RVCCAA se encuentran:

Campañas de Unidades Móviles de Calidad del Aire

Las Unidades Móviles de Calidad del Aire (UMI) dan respaldo a la RVCCAA, ya que permiten controlar zonas donde no hay unidad de medición fija o que están alejadas de núcleos urbanos, así como responder a denuncias formuladas por la ciudadanía.

Aquellas campañas llevadas a cabo por las UMI cuyo objetivo consiste en la evaluación de la calidad del aire se reparten, en general, en dos campañas de cuatro semanas cada una distribuidas a lo largo del año, de tal forma que se representen las diversas condiciones climáticas y de tráfico. En consecuencia, se logra cumplir los criterios establecidos en la Directiva 2008/50/CE, sobre los objetivos de calidad de datos para medición indicativa para los diferentes contaminantes (90% de captura mínima de datos y 14% de periodicidad mínima).

Red de muestreo de partículas con captadores gravimétricos

Con el fin de reforzar la vigilancia y el control de las partículas, tanto de PM_{10} como de $PM_{2,5}$, desde el año 2006 se encuentran instalados una serie de captadores gravimétricos en estaciones concretas de la RVCCAA. El empleo de dichos equipos posibilita:

- Medición y evaluación con el método de referencia.
- Obtener factores de correlación entre el método de referencia (gravimetría) y el de medición por radiación beta.
- Determinación química de los metales para los que la normativa establece valores límite y objetivo, además de otros muchos.
- Determinación de otras especies químicas como aniones, cationes solubles y elementos mayores que permiten identificar las principales fuentes de emisión responsables o el origen de la contaminación.

- Identificación de los principales Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos (HAP), precursores del ozono.

Campañas con captadores difusivos

Estas campañas favorecen la determinación de la concentración de varios contaminantes de manera simultánea en un gran número de puntos de medida. Por lo tanto, su ventaja principal se basa en la información espacial que se obtiene en el conjunto de puntos muestreados, los cuales posteriormente son integrados espacialmente para la elaboración de mapas de distribución de la concentración de contaminantes. Sin embargo, como desventaja más destacable debe tenerse en cuenta que esta técnica no puede aplicarse a muestreos de corta duración, esto es, el resultado obtenido es una media de todo el tiempo de exposición, que suele ser de varios días. Además, dicha técnica no posibilita la obtención de datos en tiempo real y su utilización se limita solamente a contaminantes gaseosos. Asimismo, los valores de la legislación están dispuestos con respecto al método de referencia, el cual es el obtenido en las estaciones de la Red de Vigilancia. Por tanto, la medición con captadores difusivos es un método indicativo, lo cual puede presentar un cierto sesgo con respecto al método de referencia.

En diversos puntos del territorio andaluz se realizan campañas anuales con captadores difusivos, conformando la Red de Captadores Difusivos en Municipios de más de 50.000 habitantes y la Red de fondo de Andalucía.

La Figura 5.1 presenta las 94 ubicaciones que conforman la red de captadores difusivos de fondo rural.

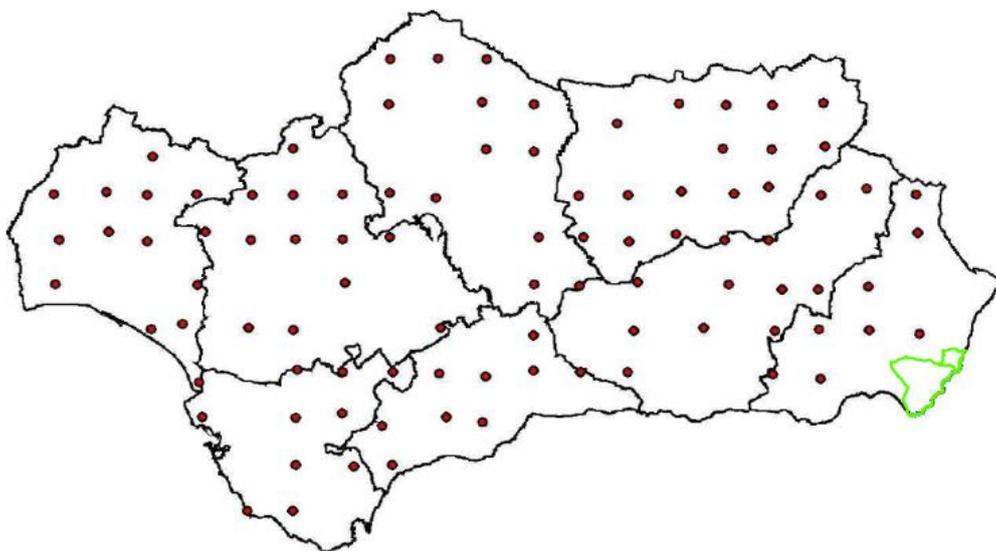


Figura 5.1. Red de captadores difusivos de fondo rural

Red de benceno-tolueno-etilbenceno-xilenos (BTEX) con captadores difusivos

La finalidad de esta red es completar la información proporcionada por los equipos automáticos de la RVCAA con respecto a los datos de concentración ambiente de benceno, tolueno, xileno y etilbenceno. Para ello se hace uso de la infraestructura existente con las estaciones de medida para llevar a cabo muestreos mensuales mediante captadores difusivos, facultando de esta manera realizar una evaluación de contaminantes precursores de ozono troposférico, así como la comprobación de los niveles de benceno medidos con dos técnicas de medida diferentes.

Modelos de dispersión

Por medio de técnicas de modelización se posibilita la predicción de la influencia sobre la calidad del aire de un conjunto de emisiones consideradas, al igual que la determinación de la eficacia de las actuaciones que, de acuerdo al objetivo de reducción de emisiones, pudieran plantearse.

5.2 ZONA INDUSTRIAL DE CARBONERAS

La Zona Industrial de Carboneras forma parte de la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica en Andalucía desde el año 2000, cuando se realizó la primera zonificación en Andalucía con motivo de la evaluación de la calidad del aire, con el objetivo de cumplir con los requisitos establecidos en la Directiva Marco. A continuación, se analiza la calidad del aire en esta área a partir de los resultados registrados por las estaciones fijas instaladas en esta zona.

En la zona de estudio se han utilizado principalmente las mediciones fijas, siendo complementadas con mediciones indicativas mediante muestreos con captadores difusivos y una campaña de medidas de la Unidad Móvil de Calidad del Aire realizada en 2007-2008.

a) Estaciones fijas

Como mediciones fijas se contempla a todas aquellas medidas llevadas a cabo en emplazamientos fijos, ya sea de forma continuada o mediante un muestreo aleatorio, con la finalidad de determinar los niveles de conformidad con los objetivos de calidad de los datos.

En la Zona Industrial de Carboneras en el periodo 2015-2021 han estado realizando medidas de calidad del aire ocho estaciones fijas pertenecientes todas ellas a la RVCCAA, actualmente cuatro de ellas están dadas de baja. La Tabla 5.1 recoge la información relativa a cada una de las estaciones presentes en la zona durante el periodo de estudio.

Tabla 5.1. Estaciones fijas pertenecientes a la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Zona Industrial de Carboneras. Periodo 2015-2021

Estación	Municipio	Provincia	Tipología	Coordenadas (ETRS89, HUSO 30)	
				X	Y
Campohermoso ⁽¹⁾	Níjar	Almería	Industrial / Suburbana	577.228	4.088.314
Carboneras ⁽¹⁾	Carboneras	Almería	Industrial / Urbana	595.249	4.095.734
La Joya	Níjar	Almería	Industrial / Rural	592.465	4.089.830
Rodalquilar	Níjar	Almería	Industrial / Suburbana	585.750	4.078.382
Pza. del Castillo	Carboneras	Almería	Industrial / Urbana	598.293	4.095.086
Fernán Pérez ⁽²⁾	Níjar	Almería	Industrial / Rural	584.936	4.083.660
La Granatilla	Níjar	Almería	Fondo / Rural	574.855	4.090.549
Llano de Don Antonio ⁽²⁾	Carboneras	Almería	Fondo / Rural	594.805	4.095.927

(1) Las estaciones Campohermoso y Carboneras fueron dadas de baja en julio de 2015.

(2) Las estaciones Fernán Pérez y Llano de Don Antonio han sido dadas de baja en junio de 2022.

Las estaciones de la Zona Industrial de Carboneras son estaciones de medida fijas pertenecientes a la red de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía. En el periodo de estudio, 2015-2021, se encontraban en activo ocho estaciones, de las cuales, Campohermoso y Carboneras, se dieron de baja en julio del 2015. Dichas estaciones disponen únicamente de registros para los seis primeros meses del periodo de análisis, lo que supone una información poco significativa frente a los siete años de duración del mismo, y no se van a considerar en apartados posteriores para evaluar la calidad del aire de la zona, ya que no aportan datos de la evolución de la contaminación.

Por otra parte, las estaciones de Fernán Pérez y Llano de Don Antonio se han dado de baja en junio de 2022, pero se dispone de registro de datos durante la serie completa 2015-2021 a evaluar.

En la siguiente Figura 5.2 se puede ver la ubicación de las estaciones activas en el periodo de estudio 2015-2021.



Figura 5.2. Ubicación de las estaciones fijas pertenecientes a la RVCAA en Zona Industrial de Carboneras

La estación Plaza del Castillo, única ubicada en un entorno urbano, se encuentra en el centro del pueblo de Carboneras, próxima a la principal zona industrial del área de estudio, que incluye una cementera y una central térmica. Las demás estaciones están ubicadas en entornos rurales, a excepción de Rodalquilar que está localizada en un entorno suburbano en la pedanía de Níjar, un núcleo poblacional de menos de 200 habitantes. Los emplazamientos de las estaciones rurales en general se caracterizan por ser zonas áridas, alejadas de núcleos de población y en algún caso con viviendas rurales aisladas en el entorno.

Los parámetros muestreados por cada estación, así como la fecha de alta de los mismos están recogidos en la Tabla 5.2.

**Tabla 5.2. Configuración de las estaciones fijas en Zona Industrial de Carboneras
en cuanto a parámetros muestreados**

Estación	Parámetro	Fecha de alta	Fecha de baja	
La Joya	PM ₁₀ Aut.	01/01/2015	-	
	PM _{2,5} Aut		-	
	PM ₁₀ Gravimétrico		-	
	CO (Monóxido de carbono)		-	
	O ₃ (Ozono)		-	
	NO ₂ (Dióxido de nitrógeno)		-	
	NO (Monóxido de nitrógeno)		-	
	NO _x (Óxidos de nitrógeno totales)		-	
	SO ₂ (Dióxido de azufre)		-	
	Meteorología		VV (Velocidad del viento)	-
			DD (Dirección del viento)	-
TMP (Temperatura media)		-		
HR (Humedad relativa)		-		
RS (Radiación solar)		-		
Rodalquilar	PM ₁₀ Aut. Equipo de microbalanzas	01/01/2015	-	
	O ₃ (Ozono)		-	
	NO ₂ (Dióxido de nitrógeno)		-	
	NO (Monóxido de nitrógeno)		-	
	NO _x (Óxidos de nitrógeno totales)		-	
	SO ₂ (Dióxido de azufre)		-	
Pza.del Castillo	PM ₁₀ Aut.	01/01/2015	-	
	PM _{2,5} Gravimétrico		-	
	PM ₁₀ Gravimétrico		-	
	NO ₂ (Dióxido de nitrógeno)		-	
	NO (Monóxido de nitrógeno)		-	
	NO _x (Óxidos de nitrógeno totales)		-	
	SO ₂ (Dióxido de azufre)		-	
	BCN_CapDif (Benceno)		-	
	Metales		-	
B(a)P	-			
Fernán Pérez	PM ₁₀ Aut Equipo de microbalanzas	01/01/2015	15/06/2022	
	O ₃ (Ozono)			
	NO ₂ (Dióxido de nitrógeno)			
	NO (Monóxido de nitrógeno)			
	NO _x (Óxidos de nitrógeno totales)			
	SO ₂ (Dióxido de azufre)			
La Granatilla	PM ₁₀ Aut. Equipo de microbalanzas	01/01/2015	-	
	O ₃ (Ozono)		-	
	NO ₂ (Dióxido de nitrógeno)		-	
	NO (Monóxido de nitrógeno)		-	
	NO _x (Óxidos de nitrógeno totales)		-	
	SO ₂ (Dióxido de azufre)		-	
	BCN_CapDif (Benceno)		-	
	Meteorología		VV (Velocidad del viento)	-
			DD (Dirección del viento)	-
			TMP (Temperatura media)	-
			HR (Humedad relativa)	-
PRB (Presión atmosférica)		-		
RS (Radiación solar)		-		
LL (Precipitaciones)		-		
Llano de Don Antonio	PM ₁₀ Aut. Equipo de microbalanzas	01/01/2015	15/06/2022	
	CO (Monóxido de carbono)			
	NO ₂ (Dióxido de nitrógeno)			
	NO (Monóxido de nitrógeno)			
	NO _x (Óxidos de nitrógeno totales)			
	SO ₂ (Dióxido de azufre)			

b) Mediciones indicativas

Dentro de las mediciones indicativas que sirven de apoyo a los datos de las estaciones de la Zona Industrial de Carboneras de la RVCCAA, se encuentran:

- Campañas de Unidades Móviles de Calidad del Aire (UMI)
- Campañas de captadores difusivos
- Red de benceno-tolueno-etilbenceno-xilenos (BTEX) con captadores difusivos

b.1) Unidad Móvil de Calidad del Aire y captadores gravimétricos

Desde el año 2007 hasta la actualidad se ha hecho una campaña de medidas UMI, con el objeto de evaluar la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras. En la Tabla 5.3 se indican los contaminantes muestreados y la fecha de duración de la campaña. Este muestreo ha sido realizado en la azotea del Ayuntamiento de Carboneras.

Tabla 5.3. Campañas realizadas por la UMI en Zona Industrial de Carboneras en el periodo de estudio

Campaña	Localidad	Fecha inicio	Fecha fin	Contaminantes muestreados
1003/08	Carboneras	31/01/2007	26/05/2008	PM ₁₀ (grav), As, Cd y Ni

b.2) Red de captadores difusivos

En 2014 se llevó a cabo una campaña de captadores difusivos para caracterizar la calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras. Los contaminantes muestreados fueron: dióxido de nitrógeno (NO₂), dióxido de azufre (SO₂), ozono (O₃), benceno, tolueno, etil-benceno, mp-xileno y orto-xileno.

b.3) Red de benceno-tolueno-etilbenceno-xilenos (BTEX) con captadores difusivos

Durante todo el periodo de estudio evaluado, las estaciones Plaza del Castillo y La Granatilla forman parte de la Red de captadores difusivos de BTEX.

5.3 SISTEMAS DE MEDICIÓN DE EMISIONES A LA ATMÓSFERA

Diversos analizadores automáticos conforman la Red de Vigilancia y Control de las emisiones a la atmósfera, los cuales se encuentran ubicados en los principales focos o chimeneas de distintas instalaciones industriales en Andalucía. El número de focos y parámetros monitorizados en cada una de las instalaciones depende de la legislación específica de cada sector, de lo recopilado en la correspondiente autorización ambiental o de otros tipos de requerimientos administrativos o acuerdos voluntarios.

Los datos recogidos por los equipos de medición se transmiten en tiempo real a la Consejería competente en materia de medio ambiente.

La estructura de la Red de Vigilancia y Control de emisiones a la atmósfera, actualizada para el año 2023, dispone en la Zona Industrial de Carboneras de analizadores automáticos en los focos de una instalación industrial ubicada en el Puerto de Carboneras, la fábrica de cemento de Lafarge-Holcim. La Tabla 5.4 muestra el número de focos de emisión monitorizados de la instalación y el número de parámetros que se controlan:

Tabla 5.4. Red de Vigilancia y Control de las emisiones a la atmósfera

Provincia	Municipio	Instalaciones	N.º Focos de emisión	N.º Parámetros
Almería	Carboneras	Holcim-Carboneras	1	16

A continuación, en la Tabla 5.5, se detallan el tipo de sensores existentes en los focos monitorizados:

Tabla 5.5. Control de las emisiones industriales en Zona Industrial de Carboneras mediante sensores en continuo

Instalación / Foco	CO	CO ₂	COT	FH	Humedad	HCL	NH ₃	NO	NO ₂	O ₂	PT	Presión Chimenea	QG	SO ₂	T ^a CHIMENEA	T ^a 3º CICLÓN	Total
Horno De Clinker	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16
Total	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16

Nota: tabla actualizada para el año 2023

5.4 DIAGNÓSTICO DE LA CALIDAD DEL AIRE EN LA ZONA INDUSTRIAL DE CARBONERAS

En el siguiente apartado se desarrolla un análisis de la calidad del aire registrada en la Zona Industrial de Carboneras comparando con los valores límites establecidos a nivel nacional por el Real Decreto 102/2011, así como con los objetivos de la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire y los futuros valores límite y objetivo planteados en la propuesta de directiva de calidad del aire, desarrollados anteriormente en el Capítulo 3.

5.4.1 Mediciones fijas

En el presente apartado se analizan los resultados obtenidos por mediciones fijas en la zona a evaluar.

a) Consideraciones iniciales

Los distintos sistemas de medida de la calidad del aire expuestos en el punto anterior darán como resultado un conjunto de información sobre la calidad del aire en la zona de análisis.

Es importante hacer especial hincapié en la evolución que los diferentes valores registrados han experimentado a lo largo de la serie histórica, ya que es imprescindible para la contextualización de la situación actual de la calidad del aire.

El objeto de este apartado se basa en la realización de un diagnóstico en profundidad de los niveles de calidad del aire existentes, mediante la identificación de los puntos de mayor problemática a través del análisis del periodo 2015-2020. De esta forma se pretende lograr una visión global de la situación de forma directa y simplificada.

Asimismo, se recoge la comparación de los valores registrados en la zona con los valores límite y objetivo establecidos en la normativa de aplicación en la Estrategia andaluza de Calidad del Aire (EACA) y en la propuesta de directiva refundida de calidad del aire (COM 542 final 2022). Es necesario recalcar que los niveles recogidos en la citada propuesta de directiva aún pueden experimentar modificaciones, y que su fecha de cumplimiento se propone

que sea 2030, por lo que la comparación con esta propuesta de futuros valores límite se acomete a simple título orientativo.

Dichos datos aportados son utilizados en las diversas evaluaciones anuales de la calidad del aire y a los cuales se les ha aplicado los criterios de agregación que se encuentran recogidos en la reglamentación europea correspondiente.

Para el caso de las partículas PM_{10} , la estación acomete medidas tomadas tanto mediante analizadores automáticos como mediante captadores que emplean el método de referencia para partículas establecido en la normativa vigente (método gravimétrico). Las mediciones entre ambos métodos se relacionan aplicando a los resultados del analizador automático un factor de corrección, denominado factor beta, que se obtiene mediante la correlación de los valores medidos por ambas técnicas de medida, siguiendo las directrices emitidas por el Ministerio competente en materia de calidad del aire.

En la Zona Industrial de Carboneras las estaciones Plaza del Castillo y La Joya son las únicas que disponen de medidores automáticos de PM_{10} y captadores gravimétricos, que permiten referir los valores de PM_{10} registrados al método de referencia. Las estaciones Rodalquilar, Fernán Pérez, Llano de Don Antonio y La Granatilla disponen de medidores automáticos de PM_{10} mediante equipos de microbalanzas, pero no de captadores gravimétricos, por lo que no es posible obtener el factor de corrección para referir las medidas al método de referencia y estos datos no se consideran válidos a efectos de evaluación. Por este motivo se consideran únicamente los valores registrados en Plaza del Castillo y La Joya para realizar la evaluación de la calidad del aire en cuanto a PM_{10} .

Por su parte, los valores de PM_{10} y los de $PM_{2,5}$, a efectos del cumplimiento de la legislación vigente, se muestran ya con el descuento de los aportes procedentes de fuentes naturales. En efecto, según el artículo 22 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, las superaciones atribuibles a este tipo de fuentes no se considerarán superaciones como tales a los efectos de lo dispuesto en el citado Real Decreto. De acuerdo al mismo artículo, se considera fuente natural a *“las erupciones volcánicas, las actividades sísmicas o geotérmicas, los incendios forestales no intencionados, los fuertes vientos, los aerosoles marinos, la resuspensión atmosférica y el transporte de partículas naturales procedentes de regiones áridas”*.

En Andalucía, los episodios naturales con mayor incidencia en los niveles de partículas (PM_{10} y $PM_{2,5}$) son los episodios acaecidos del aporte de partículas procedentes del continente africano. La metodología utilizada para la sustracción de dichas superaciones es la desarrollada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en colaboración con las Comunidades Autónomas.

Por tanto, para los sensores gravimétricos de PM_{10} , en aquellos casos en los que se dispone de los días mínimos de muestreo al año necesarios para considerar medición fija, se expresa su comparación con el valor límite diario el percentil 90,4, y si este valor es superior a $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ se considera que se ha producido superación.

b) Material particulado

b.1) PM_{10}

Respecto del control de PM_{10} , indicar que se realiza tanto a través del medidor automático que opera en continuo como a través de mediciones gravimétricas las cuales tienen lugar aproximadamente cada 3-5 días, si bien de manera puntual las medidas se han espaciado más en el tiempo.

La Tabla 5.6 muestra los datos de media anual, número de superaciones anuales del valor límite y el percentil 90,41 diario para cada una de las estaciones del ámbito de estudio. En aquellos casos que se utiliza el método gravimétrico, se calcula mediante proporcionalidad el número de superaciones existentes en el año, a partir de las registradas durante el periodo de muestreo.

**Tabla 5.6. Promedio anual ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) y número de superaciones del valor límite diario de PM_{10} .
Zona Industrial de Carboneras**

Parámetro	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Promedio anual La Joya	15	16	14	13	14	15	-
Promedio anual Pza. del Castillo	24	20	22	22	24	21	19
Valor límite anual RD 102/2011	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$						
Valor límite anual O-EACA	25,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$						
Valor límite anual Prop. Directiva	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$						
N.º superaciones del VL diario La Joya	0*	12*	0*	0*	0*	7*	-
N.º superaciones del VL diario Pza. del Castillo	18*	0*	6*	0*	3*	9*	6*
Valor límite (VL) diario RD 102/2011	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. No puede superarse en más de 35 ocasiones/año civil						
Percentil 90,41D La Joya	29	28	25	21	24	25	-
Percentil 90,41D Pza. del Castillo	41	34	36	38	34	32	31

* Calculado por proporcionalidad.

A continuación, en la Figura 5.3 se muestra gráficamente la evolución de las emisiones medias anuales en cada estación, así como el valor límite de emisión de la normativa aplicable (VL RD 102/2011), el objetivo de la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire (O-EACA) y el valor límite que la propuesta de directiva de calidad del aire (VL PD) contempla como futuro valor límite para el año 2030.

En dicha figura puede apreciarse como en ninguno de los años de estudio se supera el valor límite anual de PM_{10} del RD 102/2011 para la protección a la salud humana ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) en las dos estaciones de la Zona Industrial de Carboneras donde se mide dicho parámetro, ni tampoco el valor objetivo de la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire (O-EACA), ($25,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$). No obstante, la estación Plaza del Castillo supera el futuro valor límite de la propuesta de directiva para 2030 todo el periodo de estudio excepto en los años 2016 y 2021, mientras que la estación la Joya daría cumplimiento a este valor. Finalmente, en la estación Plaza del Castillo se supera durante todo el periodo el valor Guía de Calidad del Aire OMS 2021 (GCA,2021), en cambio, la estación de La Joya cumpliría el valor GCA, 2021 en prácticamente todo el periodo estudiado, excepto año 2016.

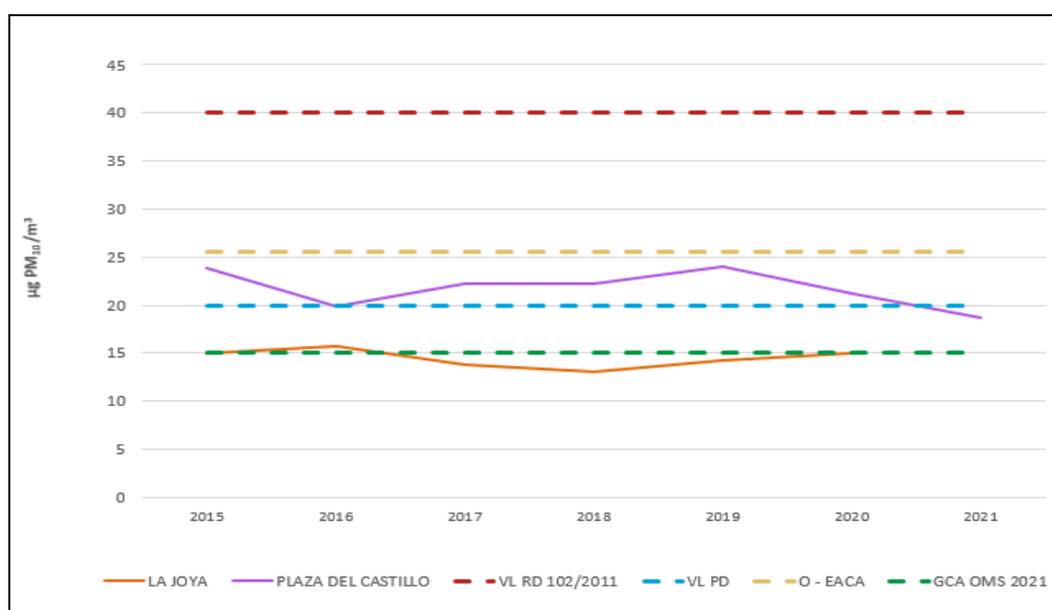


Figura 5.3. Promedio anual de PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en Zona Industrial de Carboneras

A continuación, en la Figura 5.4 se aprecia como no se han registrado más superaciones de las permitidas del valor límite diario de PM_{10} para la protección de la salud humana durante el periodo de estudio.

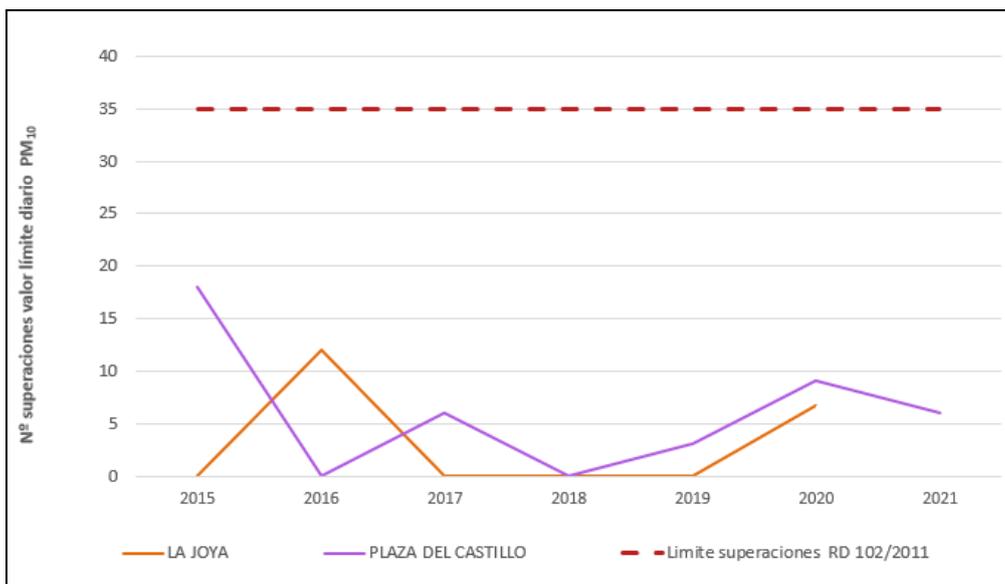


Figura 5.4. Número de superaciones del valor límite diario de PM_{10} en Zona Industrial de Carboneras

De forma análoga, en la Figura 5.5 se representan las superaciones que hubiesen acontecido en el periodo 2015-2021 en base al futuro valor límite diario planteado en la propuesta de directiva de calidad del aire. Tomando como referencia el número de superaciones permitidas del valor límite diario en la propuesta de directiva, se tendría incumplimiento únicamente durante el año 2015 en la estación Plaza del Castillo y en 2020 para La Joya.

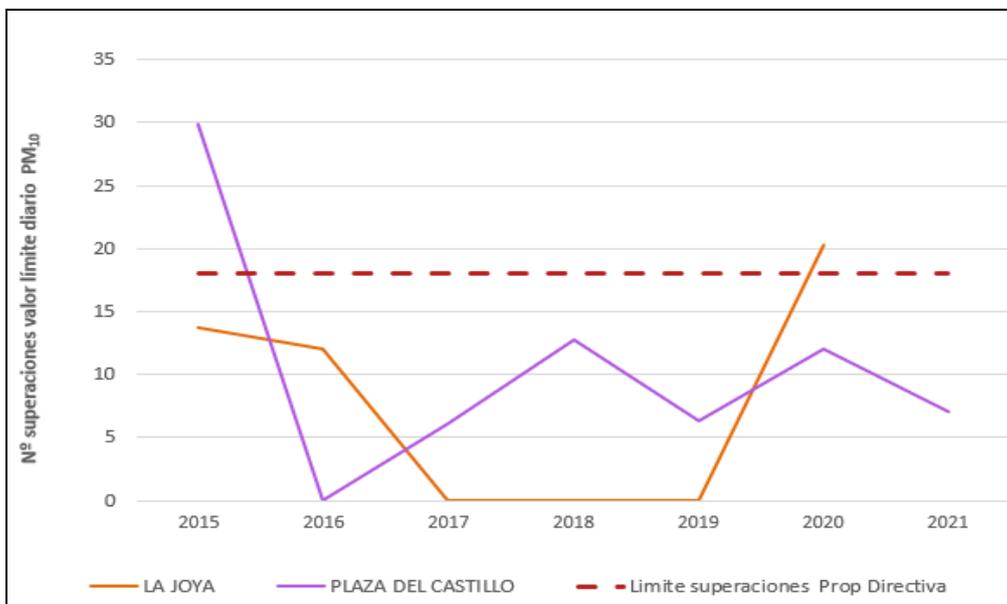


Figura 5.5. Número de superaciones del futuro valor límite diario de PM_{10} (propuesta de directiva de calidad del aire) en Zona Industrial de Carboneras

b.2) PM_{2,5}

La única estación de medida de calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras que mide partículas PM_{2,5} es Plaza del Castillo. En la Tabla 5.7, se muestra el valor medio anual de PM_{2,5} y el porcentaje de datos válidos para dicha estación, así como el valor límite de inmisión establecido por el Real Decreto 102/2011, el objetivo de la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire y el futuro valor límite planteado en la propuesta de directiva de calidad del aire.

Tabla 5.7. Promedio anual de PM_{2,5} (µg/m³) en Zona Industrial de Carboneras

Parámetro	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Promedio anual Pza. Castillo	8*	8*	8*	11*	10*	6*	5*
Valor límite anual RD 102/2011	25 µg/m ³						
Valor límite anual O-EACA	17 µg/m ³						
Valor límite anual Prop. Directiva	10 µg/m ³						

* Calculado por proporcionalidad.

Indicar que en la Zona Industrial de Carboneras no se supera el valor límite anual de PM_{2,5} actualmente vigente para el periodo analizado ni el valor objetivo de la EACA, pero al comparar con los futuros valores límite recogidos en la propuesta de directiva, este se supera en el año 2018 en la estación de Plaza del Castillo. También se supera el valor Guía de Calidad del Aire OMS 2021 (GCA,2021), en todo el periodo analizado, a excepción del año 2021.

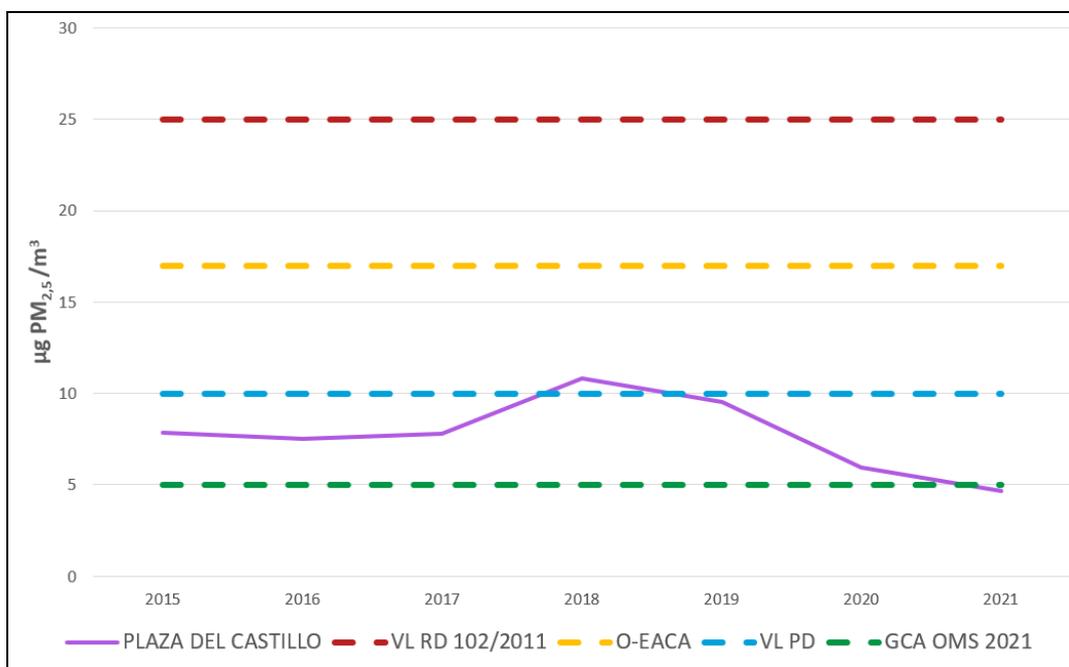


Figura 5.6. Promedio anual de PM_{2,5} (µg/m³) en Zona Industrial de Carboneras

Como novedad a destacar, la propuesta de directiva introduce un valor límite diario para PM_{2,5}, planteando un nivel de 25 µg/m³ que no podrá ser superado en más de 18 ocasiones al año, para la serie analizada 2015-2021, se daría cumplimiento al número de superaciones permitidas del futuro valor límite diario de PM_{2,5} durante todo el periodo de estudio en la estación Plaza del Castillo.

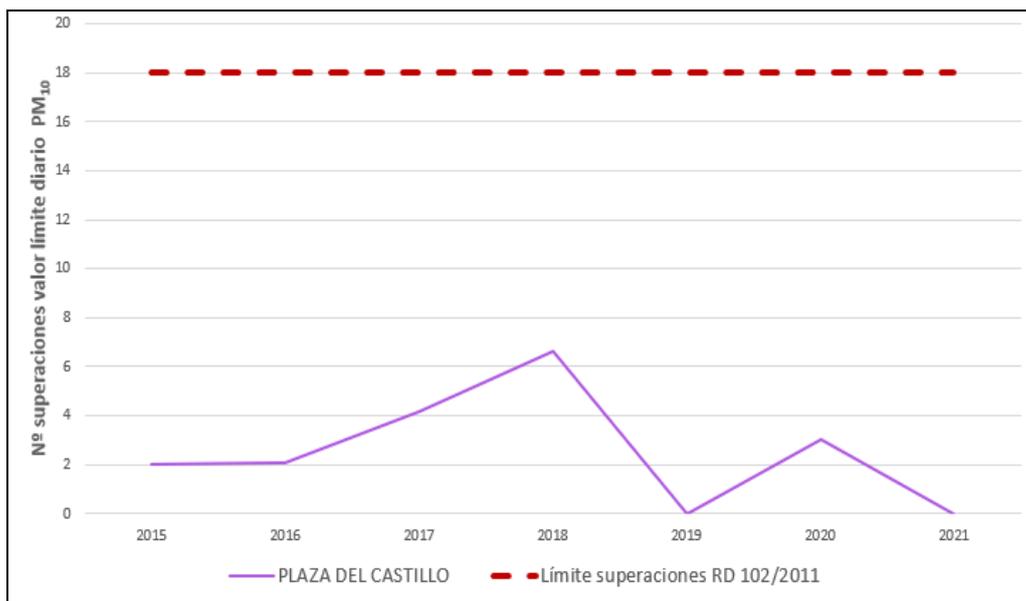


Figura 5.7. Número de superaciones del futuro valor límite diario de PM_{2,5} (propuesta de directiva de calidad del aire) en Zona Industrial de Carboneras

c) Monóxido de carbono

En la Tabla 5.8 y Figura 5.8 se muestran la máxima diaria de las medias móviles octohorarias del monóxido de carbono para las estaciones evaluadas que miden dicho parámetro (Llano de Don Antonio y La Joya).

Tabla 5.8. Máxima diaria de las medias móviles octohorarias de monóxido de carbono (mg/m³) Zona Industrial de Carboneras

Parámetro	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Máx. Media 8h diaria Llano de Don Antonio	0,61*	0,57	0,51	0,82	1,01	1,03	0,64
Máx. Media 8h diaria La Joya	0,6	0,64	0,67	0,53	0,6	0,65	0,86
Valor límite	10 mg/m ³						

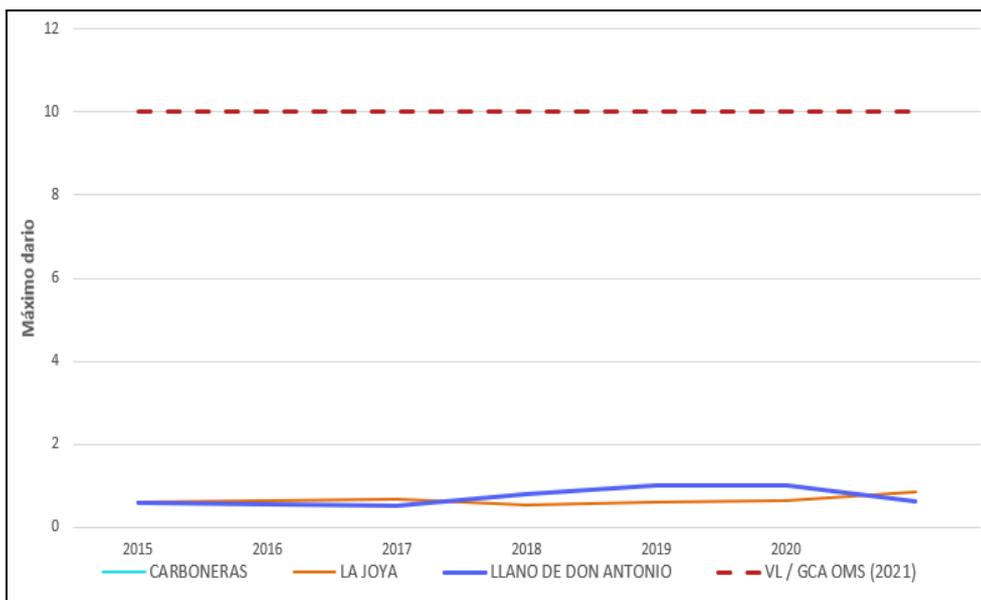


Figura 5.8. Máxima diaria de las medias móviles octohorarias de monóxido de carbono (mg/m³) en Zona Industrial de Carboneras

Tal y como puede apreciarse en la figura anterior, las dos estaciones para los años analizados muestran valores de CO muy inferiores al valor límite, pudiéndose ver una tendencia relativamente constante en los niveles de monóxido de carbono en la estación de La Joya y un moderado descenso en el último año en la estación de Llano de Don Antonio.

La propuesta de directiva introduce un valor límite diario para CO, planteando un nivel de 4 mg/m³ que no podrá ser superado en más de 18 ocasiones al año. Durante la serie analizada 2015-2021 en las dos estaciones se produciría sobrado cumplimiento todos los años tanto del valor límite actualmente vigente como del futuro valor límite para la media diaria.

d) Dióxido de nitrógeno

La Tabla 5.9 muestra un resumen de la evaluación de cumplimiento legal de los niveles de NO₂, representando la media anual y las superaciones del valor límite horario de NO₂ en cada una de las estaciones del ámbito de estudio, así como el percentil horario asociado, el valor límite por el RD 102/2011 y el futuro valor límite planteado en la propuesta de directiva de calidad del aire.

Tabla 5.9. Promedio anual y número de superaciones del valor límite diario de NO₂ (µg/m³) en Zona Industrial de Carboneras

Parámetro	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Promedio anual Llano de Don Antonio	8	8	7	7	7	6	5
Promedio anual Pza. del Castillo	12	11	9	7	8	7	7
Promedio anual Fernán Pérez	8	8	8	5	6	7	4
Promedio anual La Granatilla	9	9	8	7	7	6	6
Promedio anual La Joya	6	8	8	5	6	6	5
Promedio anual Rodalquilar	9	11	10	7	6	7	7
Valor límite anual	40 µg/m ³						
Valor límite anual O-EACA	32 µg/m ³						
Valor límite anual Prop. Directiva	20 µg/m ³						
N.º superaciones horarias Llano de Don Antonio	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones horarias Pza. del Castillo	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones horarias Fernán Pérez	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones horarias La Granatilla	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones horarias La Joya	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones horarias Rodalquilar	0	0	0	0	0	0	0
Valor límite horario	200 µg/m ³ . No puede superarse en más de 18 ocasiones/año civil						
P99,79H Llano de Don Antonio	57	30	24	23	27	30	18
P99,79H Pza. del Castillo	40	36	31	29	38	35	31
P99,79H Fernán Pérez	57	56	45	24	25	24	21
P99,79H La Granatilla	46	47	44	38	37	35	31
P99,79H La Joya	19	21	20	13	14	23	18
P99,79H Rodalquilar	35	41	33	25	27	26	24

A continuación, la Figura 5.9 muestra gráficamente la evolución de las inmisiones medias anuales de NO₂ registradas por cada una de las estaciones, y los correspondientes valores límite y objetivo: el valor límite actualmente vigente, el futuro valor límite recogido en la propuesta de directiva y el objetivo de la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire.

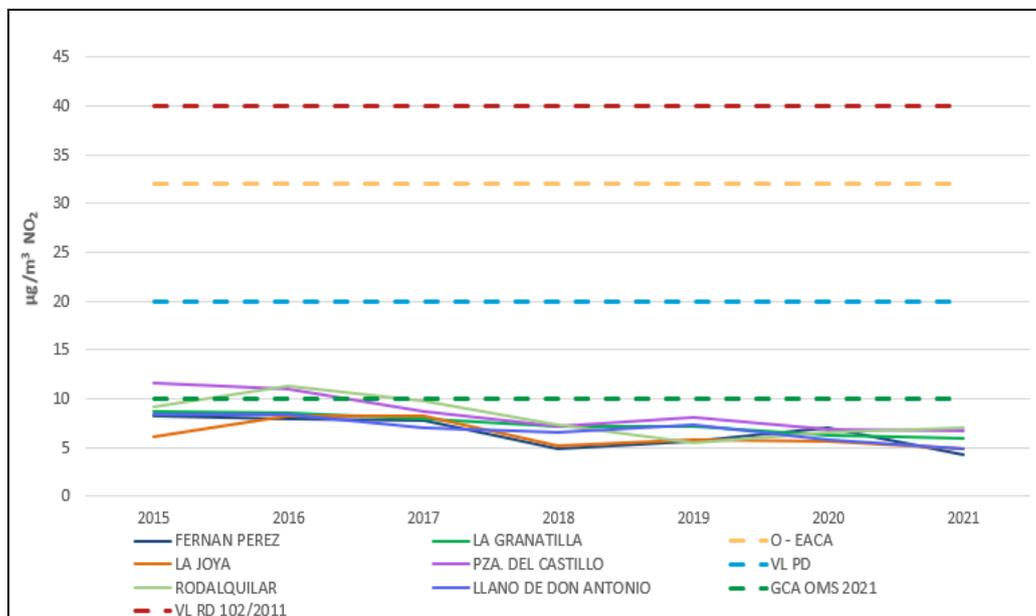


Figura 5.9. Promedio anual de NO₂ (µg/m³) en Zona Industrial de Carboneras

La figura anterior muestra como los valores medios anuales de NO₂ registrados en todas las estaciones están significativamente por debajo del valor límite del Real Decreto para toda la serie, cumpliendo a su vez holgadamente con el valor objetivo de la EACA y el valor límite de la propuesta directiva. El valor propuesto en la Guía de Calidad del Aire OMS 2021 es el único que se supera en la estación de Plaza del Castillo en el año 2015 y 2016, también se supera durante el 2016 para la estación Rodalquilar. Se observa no solo una muy buena calidad del aire en lo relativo a NO₂ sino también una disminución del promedio anual de NO₂ registrado a lo largo del periodo de estudio en todas las estaciones.

Más favorable resulta la evaluación con respecto al valor límite diario y horario, no habiéndose producido ninguna superación en ninguna de las estaciones de este valor límite horario de 200 µg/m³, manteniendo la propuesta de directiva dicho valor límite, aunque las superaciones permitidas pasan de 18 a tan solo una.

La propuesta de directiva introduce un valor límite diario para NO₂, planteando un nivel de 50 µg/m³ que no podrá ser superado en más de 18 ocasiones al año. Durante la serie analizada 2015-2021, los valores recopilados dan cumplimiento en todas las estaciones.

e) Ozono

Son cuatro las estaciones ubicadas en la zona de estudio las que miden ozono: Fernán Pérez, La Granatilla, la Joya y Rodalquilar. La Tabla 5.10 muestra el número de superaciones del valor objetivo de ozono para la protección de la salud humana (120 µg/m³ como máximo diario de las medias móviles octohorarias, que no deberá superarse más de 25 días por cada año civil de promedio en un periodo de tres años de acuerdo al RD 102/2011) y el número de superaciones del objetivo a largo plazo para la protección a la salud humana (máxima diaria de las medias móviles octohorarias en un año civil superiores a 120 µg/m³), además del futuro valor objetivo para la protección de la salud humana planteado en la propuesta de directiva de calidad del aire.

Tabla 5.10. Número de superaciones del valor objetivo de ozono en las estaciones de Zona Industrial de Carboneras

N.º superaciones	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Objetivo para la protección de la salud humana Fernán Pérez	1	4	3	5	2	1	0
Objetivo para la protección de la salud humana La Granatilla	16	8	22	25	26	17	10
Objetivo para la protección de la salud humana La Joya	9	12	12	19	20	15	0
Objetivo para la protección de la salud humana Rodalquilar	46	28	31	27	35	27	22
Valor objetivo protección salud RD 102/2011	25 días/año civil (en un periodo de 3 años)*						
Valor objetivo protección salud Prop. Directiva	18 días/año civil (en un periodo de 3 años)*						
Objetivo a largo plazo Fernán Pérez	1	0	4	21	1	0	0
Objetivo a largo plazo La Granatilla	-	8	37	32	11	7	8
Objetivo a largo plazo La Joya	9	8	21	29	11	6	1
Objetivo a largo plazo Rodalquilar	40	16	39	30	40	12	13
Valor objetivo largo plazo	0 superaciones (máxima diaria de las medias móviles octohorarias en un año civil)						

* Máxima diaria de las medias móviles octohorarias. El máximo de las medias móviles octohorarias del día debe seleccionarse examinando promedios móviles de ocho horas, calculados a partir de datos horarios y actualizados cada hora. Cada promedio octohorario así calculado se asigna al día en que dicho promedio termina, es decir, el primer período de cálculo para un día cualquiera será el período a partir de las 17:00 h del día anterior hasta la 1:00 h de dicho día; el último período de cálculo para un día cualquiera será el período a partir de las 16:00 h hasta las 24:00 h de dicho día.

A continuación, en la Figura 5.10 se representan las superaciones del valor objetivo que tienen lugar en la zona de estudio frente al número máximo de superaciones permitidas en el RD 102/2011 y del futuro número de superaciones permitidas indicado en la propuesta de directiva de calidad del aire.

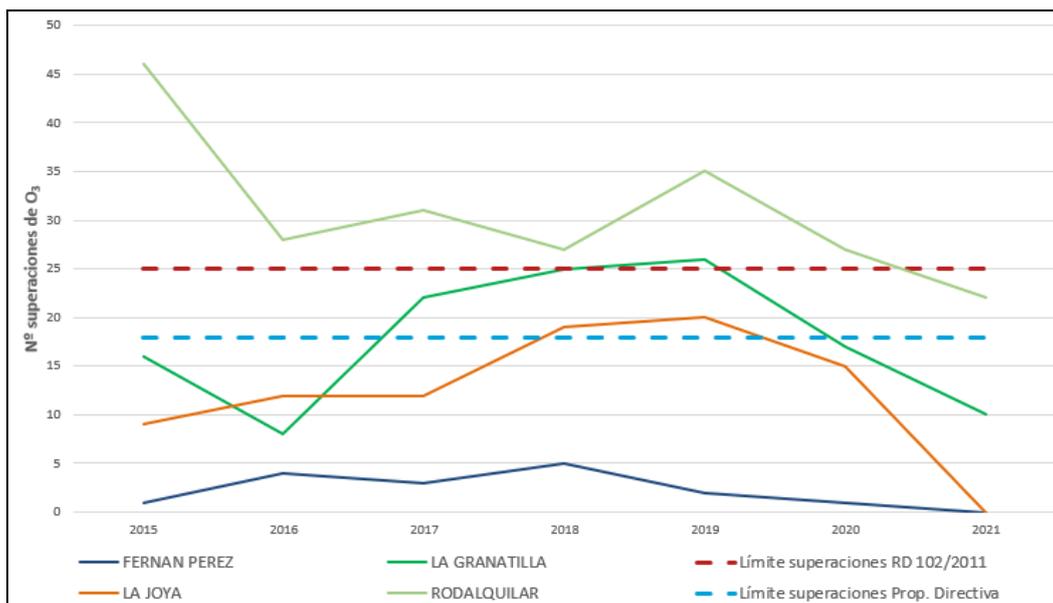


Figura 5.10. Número de superaciones del valor objetivo de ozono para la protección de la salud humana en Zona Industrial de Carboneras

Los valores registrados en la estación Fernán Pérez muestran que no se supera el valor objetivo para la protección de la salud humana más veces de las permitidas en el RD 102/2011 y tampoco más veces de las permitidas en la propuesta de directiva, mientras que en la Estación La Joya se producen superaciones del valor permitido en la propuesta de directiva en los años 2018 y 2019, manteniéndose todo el periodo por debajo de las superaciones permitidas por el RD 102/2011.

Los valores recopilados en la estación de La Granatilla sobrepasan en el año 2019 las superaciones legisladas permitidas y las futuras superaciones de la propuesta de directiva, mientras que en el periodo 2017-2019 sobrepasa el número de superaciones de la propuesta de directiva. Por su parte, Rodalquilar es la estación que registra mayor número de superaciones todos los años del periodo, situándose por encima de los valores recogidos en el RD 102/2011 y de la propuesta de directiva.

Por otra parte, la Tabla 5.11 resume la evaluación de la influencia del ozono sobre la naturaleza a través del valor objetivo para la protección de la vegetación (AOT40) y del objetivo a largo plazo para la protección de la vegetación.

Tabla 5.11. Objetivo para la protección de la vegetación de Zona Industrial de Carboneras

Parámetros	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Objetivo para la protección de la vegetación La Joya	14.579	17.482	21.417	20.698	21.470	19.887	20.515
Objetivo para la protección de la vegetación Rodalquilar	23.347	24.932	24.966	25.329	26.549	24.236	23.156
Objetivo para la protección de la vegetación Fernán Pérez	17.687	17.608	17.120	15.377	14.615	11.997	8.798
Objetivo para la protección de la vegetación La Granatilla	-	22.348	24.527	27.077	26.291	23.971	23.096
AOT40	18.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3 \cdot \text{h}$ (calculado a partir de los valores horarios de mayo a julio en un periodo de 5 años)						
Objetivo a largo plazo protección vegetación La Joya	21.202	18.275	21.610	27.857	22.719	14.932	5.288
Objetivo a largo plazo protección vegetación Rodalquilar	28.801	22.934	24.403	27.261	28.651	17.483	17.326
Objetivo a largo plazo protección vegetación Fernán Pérez	11.188	17.558	15.339	26.269	13.622	1.336	4.595
Objetivo a largo plazo protección vegetación La Granatilla	-	22.731	27.254	32.737	24.024	13.690	17.533
AOT 40 largo plazo	6.000 $\mu\text{g}/\text{m}^3 \cdot \text{h}$ (calculado a partir de valores horarios de mayo a julio de cada año)						

A continuación, se representan gráficamente los niveles de ozono registrados frente a los valores objetivo.

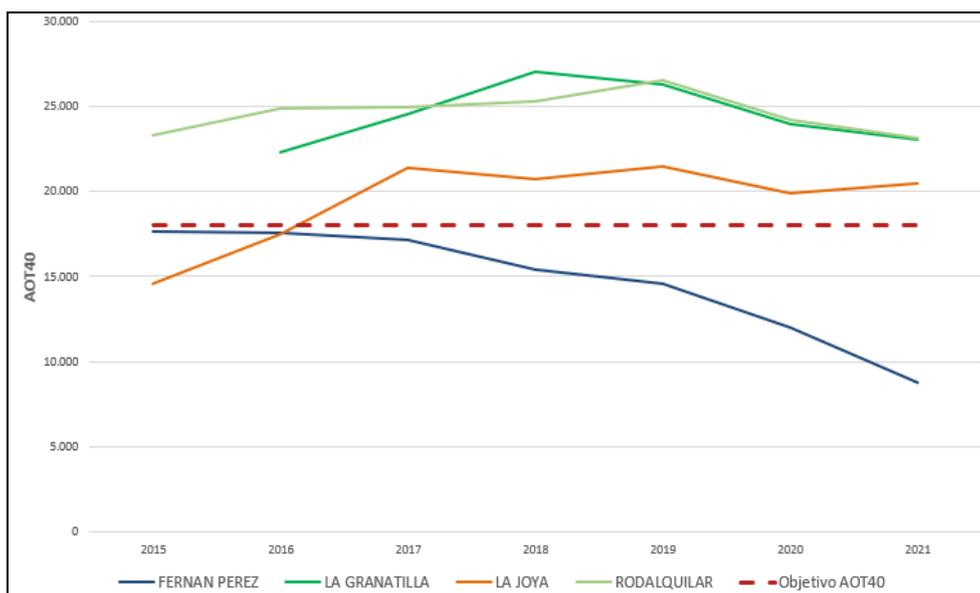


Figura 5.11. AOT40 ($\mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ h}$) calculada para Zona industrial de Carboneras

En la Figura 5.11 puede observarse cómo en todos los años analizados, los valores recogidos en Rodalquilar, La Granatilla y La Joya se sitúan por encima de la referencia legal, excepto la estación de La Joya en 2015. La estación de Fernán Pérez, cumple con el objetivo AOT40 durante todo el periodo de estudio.

Cabe destacar que la estación de La Granatilla fue dada de alta en julio de 2015, por lo que los valores para AOT40 son meramente informativos durante el periodo 2015-2017, pues no hay una serie completa y consecutiva de tres años de datos, y conforme indica el RD 104/2011 los datos anuales mínimos necesarios para verificar el cumplimiento de los valores objetivo relativos a la protección de la vegetación son los correspondientes a tres años.



Figura 5.12. AOT40 ($\mu\text{g}/\text{m}^3 \cdot \text{h}$) a largo plazo para Zona Industrial de Carboneras

El valor objetivo a largo plazo para la protección de la vegetación no cuenta aún con fecha de entrada en vigor. Como se observa en la Figura 5.12, los valores recopilados en las estaciones se sitúan por encima de dicha referencia legal prácticamente todo el periodo, exceptuando el dato recogido para 2020 y 2021 en la estación de Fernán Pérez, y para el año 2021 en la estación de La Joya; siendo el 2018 el año con los valores más altos.

Asimismo, cabe destacar que en la propuesta de directiva de la calidad del aire se contemplan los mismos valores objetivo para la protección de la vegetación (AOT40) y del objetivo a largo plazo para la protección de la vegetación que los establecidos en la normativa actualmente vigente.

f) Dióxido de azufre

La Tabla 5.12 muestra las superaciones del valor límite horario y diario de SO₂, así como los percentiles asociados a ambos parámetros en cada una de las estaciones del ámbito de estudio, igualmente se muestra el valor límite establecido por el RD 102/2011.

**Tabla 5.12. Número de superaciones del valor límite horario y diario de SO₂, P99,73H y P99,18D.
Zona Industrial de Carboneras**

Parámetro	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
N.º superaciones Horarias Llano de Don Antonio	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones Horarias Pza. del Castillo	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones Horarias Fernán Pérez	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones Horarias La Granatilla	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones Horarias La Joya	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones Horarias Rodalquilar	0	0	0	0	0	0	0
P99,73H Llano de Don Antonio	32,9	27,1	11,2	7,2	6,5	7,2	6
P99,73H Pza. del Castillo	14,7	15,9	15,8	11,5	15	10,1	18,2
P99,73H Fernán Pérez	50	40,6	21,5	14,7	10,5	8,8	11
P99,73H La Granatilla	41,5	41,9	12,1	11,3	8,7	10,6	6,8
P99,73H La Joya	39,8	32,8	12,3	19,5	13,3	13,7	5
P99,73H Rodalquilar	20,2	15,3	8,3	16,9	8	6,1	5
Valor límite horario	350 µg/m ³ . No podrá superarse en más de 24 ocasiones/año civil						
N.º superaciones Diarias Llano de Don Antonio	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones Diarias Pza. del Castillo	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones Diarias Fernán Pérez	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones Diarias La Granatilla	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones Diarias La Joya	0	0	0	0	0	0	0
N.º superaciones Diarias Rodalquilar	0	0	0	0	0	0	0
P99,18D Llano de Don Antonio	9,3	10,1	8,3	4,8	4,5	5,1	5,3
P99,18D Pza. del Castillo	12,9	13,7	13,2	10,5	13,8	8,4	15,6
P99,18D Fernán Pérez	18,5	15,4	16,7	10,1	7,8	7,1	8,1
P99,18D La Granatilla	11,5	12,6	7,2	6,7	5,9	6,5	5,9
P99,18D La Joya	12,9	11,7	6,7	9,6	8,2	10,7	5,0
P99,18D Rodalquilar	10,2	6,9	4,8	9,3	6,5	5,3	4,5
Valor límite diario	125 µg/m ³ . No puede superarse en más de 3 ocasiones/año civil						

Durante el periodo analizado no se han registrado superaciones, ni horarias ni diarias, de los valores límite de SO₂ para la salud humana ni del umbral de alerta establecido en 500 µg/m³, quedando los niveles muy por debajo de los citados umbrales.

La propuesta de directiva introduce un valor límite para la media anual, planteando un nivel de 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (para evaluación de la salud, antes solo para ecosistemas). En la Figura 5.13 se representan los valores medios recogidos por las estaciones frente a dicho valor límite propuesto y el objetivo de la Estrategia Andaluza de la Calidad del Aire. En dicha gráfica puede apreciarse que en ningún año se produce superación del futuro valor límite ni del objetivo de la EACA.

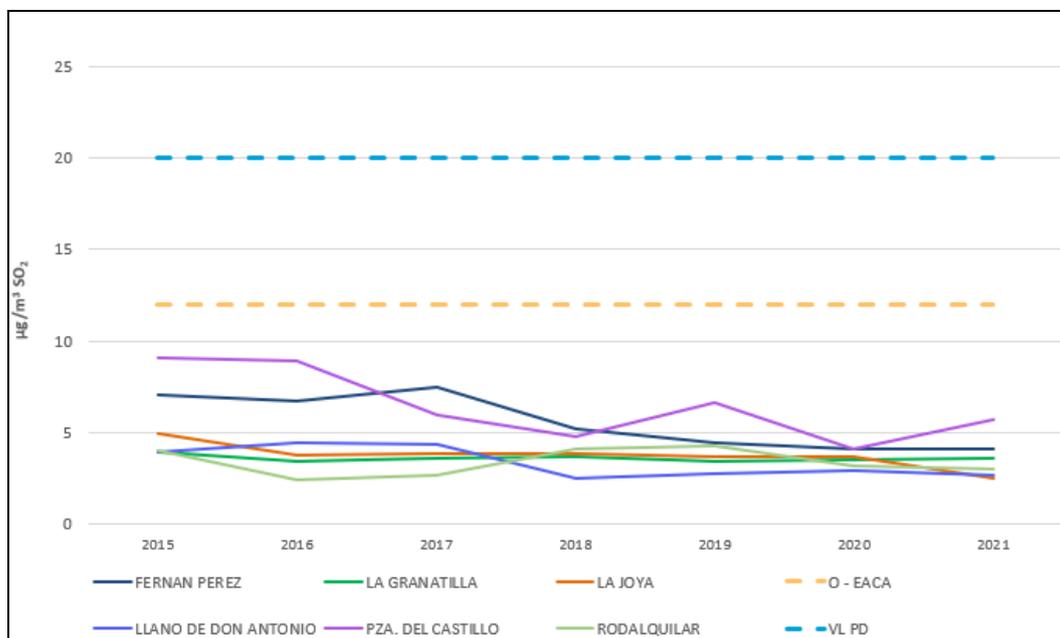


Figura 5.13. Promedio anual de SO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) frente al futuro valor límite anual (propuesta de directiva de calidad del aire) en Zona Industrial de Carboneras

Asimismo, la propuesta de directiva también rebaja a 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ el valor límite diario, que no podrá ser superado en más de 18 ocasiones al año. Los niveles registrados cumplen holgadamente los valores los futuros planteados en la propuesta de directiva. Además, la propuesta de directiva mantiene el valor límite horario de 350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, pero reduce el número máximo de superaciones de 24 horas al año a 1 hora por año. Así, en el periodo 2015-2021 no se han registrado ninguna superación respecto a lo indicado a la propuesta de directiva.

g) Benceno

Se muestra en la siguiente Tabla 5.13 y Figura 5.14 las concentraciones obtenidas en las estaciones La Granatilla y Plaza del Castillo de la zona evaluada, así como el valor límite, tanto el vigente como la propuesta de futuro valor límite.

Tabla 5.13. Promedio anual de benceno ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en Zona Industrial de Carboneras

Parámetro	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Media anual La Granatilla	0,12	0,21	0,36	0,73	0,17	0,22	0,35
Media anual Pza. del Castillo	0,37	0,30	0,37	0,35	0,25	0,27	0,23
Valor límite anual RD 102/2011	5 ng/m^3						
Valor límite anual Prop. Directiva	3,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$						

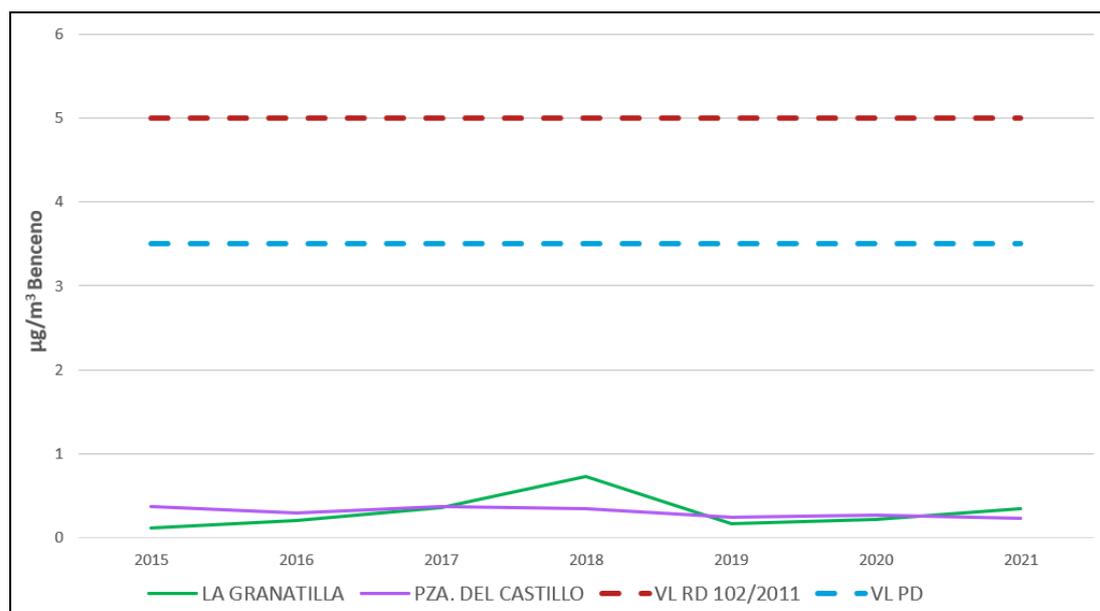


Figura 5.14. Valor límite anual de benceno ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) para la protección de la salud en Zona Industrial de Carboneras

Las concentraciones se sitúan muy por debajo del valor límite establecido para el benceno ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) en el RD 102/2011, así como el valor límite planteado en la propuesta de directiva, manteniendo unos niveles relativamente estables.

h) Benzo(a)Pireno

Se analiza benzo(a)pireno en la estación de Plaza Del Castillo. En la Tabla 5.14 y Figura 5.15, se muestran los valores medios anuales de B(a)P registrados en la estación de Plaza Del Castillo durante el periodo 2015-2021.

Tabla 5.14. Medias anuales de B(a)P (ng/m^3) en estación Pza. del Castillo

Parámetro	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Media anual	0,05	0,05	0,035	0,072	0,094	0,11	0,14
Valor objetivo anual	1 ng/m^3						

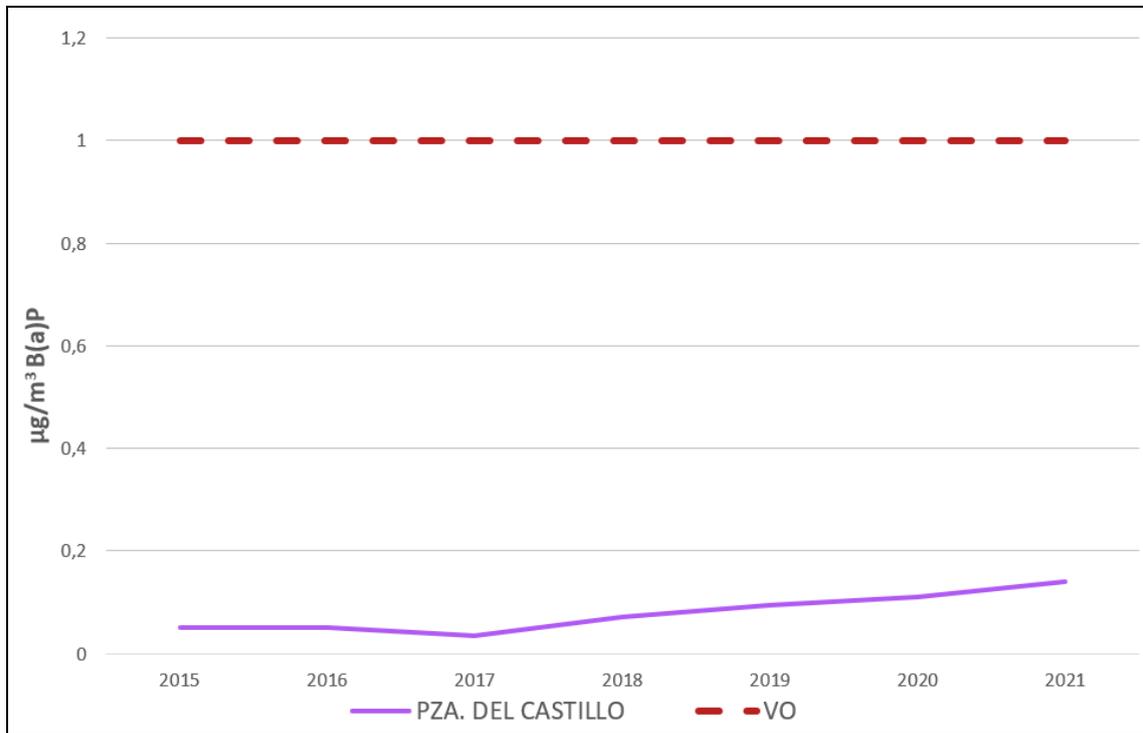


Figura 5.15. Medias anuales de B(a)P (ng/m³) en Zona Industrial de Carboneras

Como se observa en la figura, la serie completa de concentraciones registradas se sitúan muy alejadas del valor límite establecido para B(a)P.

Asimismo, debe indicarse que en la propuesta de directiva de la calidad del aire se contempla el mismo valor objetivo (1 ng/m³) que se encuentra estipulado en el RD 102/2011.

i) Metales

En la estación Plaza del Castillo se analiza arsénico (As), cadmio (Cd), níquel (Ni) y plomo (Pb) durante todo el periodo estudiado.

La siguiente Tabla 5.15 muestra las concentraciones medias anuales tomadas para cada contaminante a lo largo del periodo, así como el porcentaje de datos válidos y los valores objetivo o límite.

**Tabla 5.15. Medias anuales de metales (As, Cd y Ni en ng/m³ y Pb en µg/m³)
Zona Industrial de Carboneras**

Parámetro	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
As (ng/m ³) Pza. del Castillo	0,45	0,37	0,36	0,25	0,36	0,35	0,28
VO As (ng/m ³)	6 ng/m ³						
Cd (ng/m ³) Pza. del Castillo	0,17	0,096	0,08	0,06	0,064	0,059	0,12
VO Cd (ng/m ³)	5 ng/m ³						
Ni (ng/m ³) Pza. del Castillo	5	3,8	6,2	2,8	5,3	2,6	2,1
VO Ni (ng/m ³)	20 ng/m ³						
Pb (µg/m ³) Pza. del Castillo	0,0029	0,0026	0,0030	0,0013	0,0031	0,0028	0,0032
VL Pb (µg/m ³)	0,5 µg/m ³						

A continuación, las figuras que se muestran recogen la evolución de cada uno de los contaminantes a lo largo del periodo, pudiéndose comparar frente a los respectivos valores objetivo o valores límite de emisión. En todos los casos, las concentraciones medidas se encuentran por debajo del valor objetivo (VO) o del valor límite (VL), según corresponda.

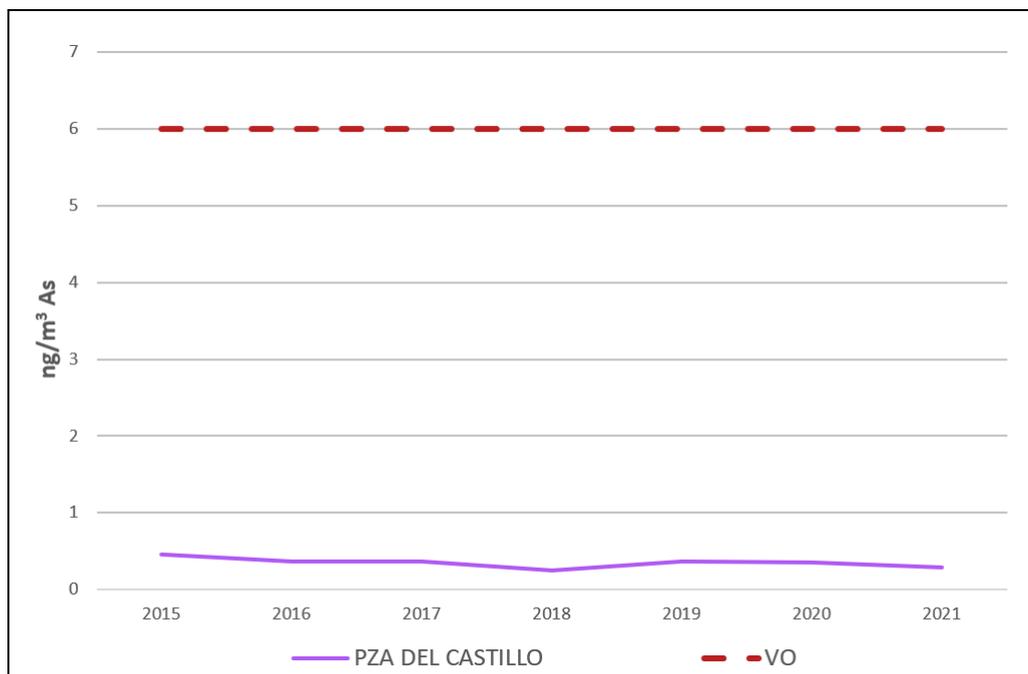


Figura 5.16. Medias anuales de As (ng/m³) en Zona Industrial de Carboneras

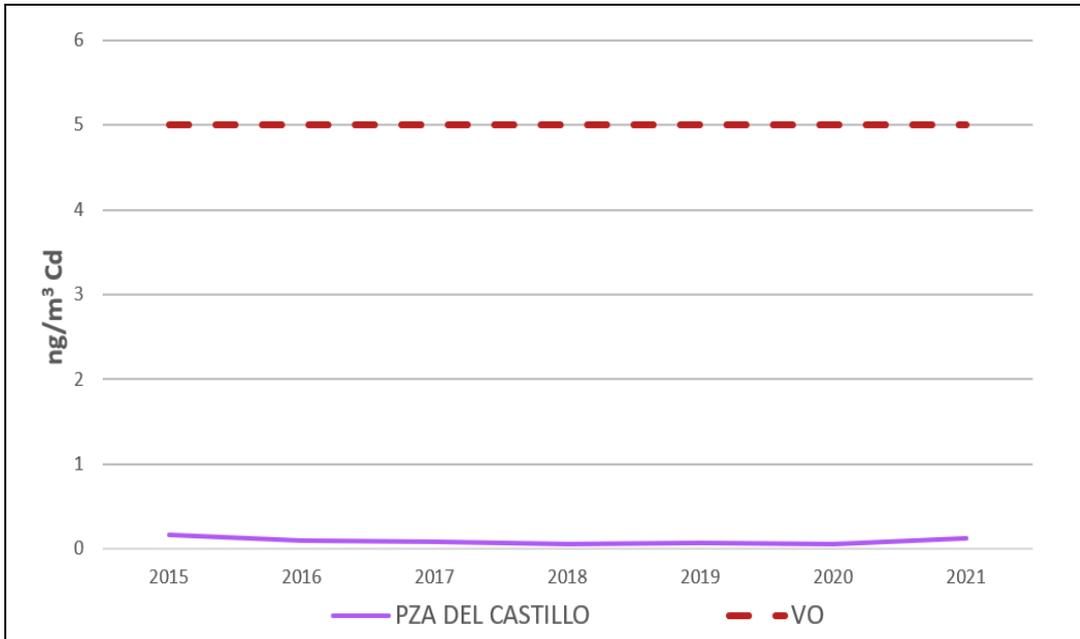


Figura 5.17. Medias anuales de Cd (ng/m³) en Zona Industrial de Carboneras

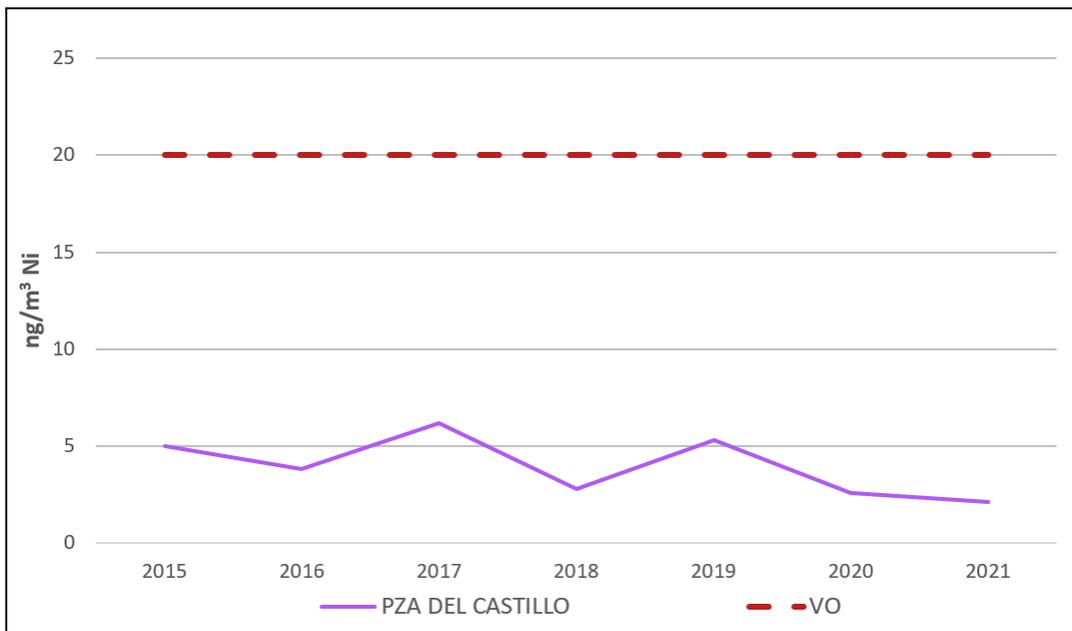


Figura 5.18. Medias anuales de Ni (ng/m³) en Zona Industrial de Carboneras

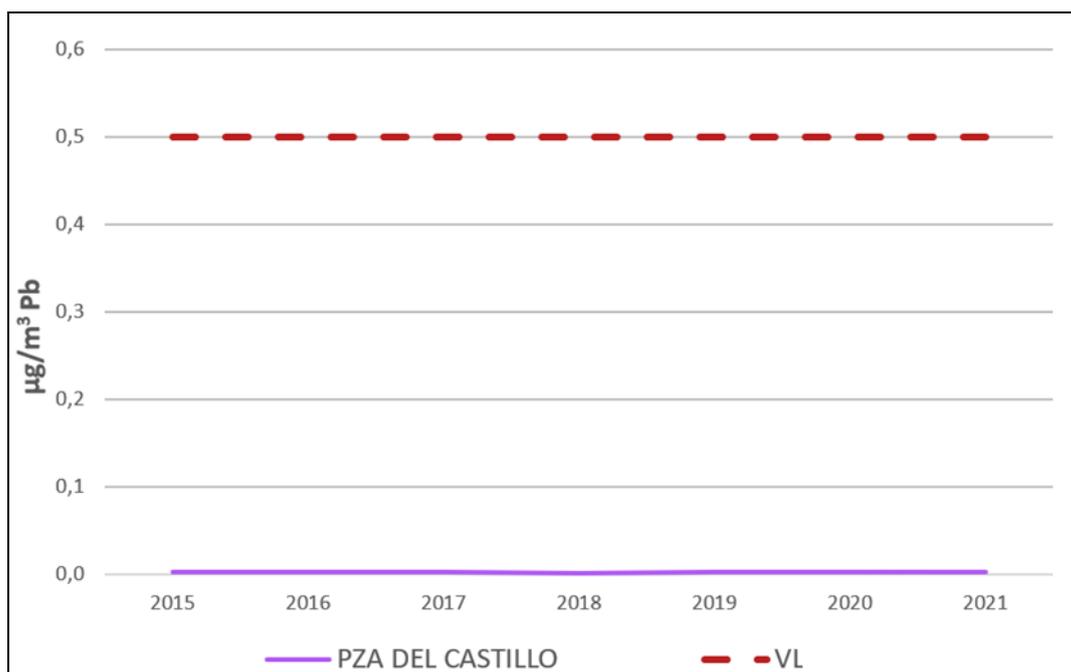


Figura 5.19. Medias anuales de Pb ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en Zona Industrial de Carboneras

Finalmente, cabe destacar que en la propuesta de directiva de la calidad del aire se contemplan los mismos valores objetivos de As, Cd y Ni, así como el mismo valor límite para el Pb, estipulados en el RD 102/2011.

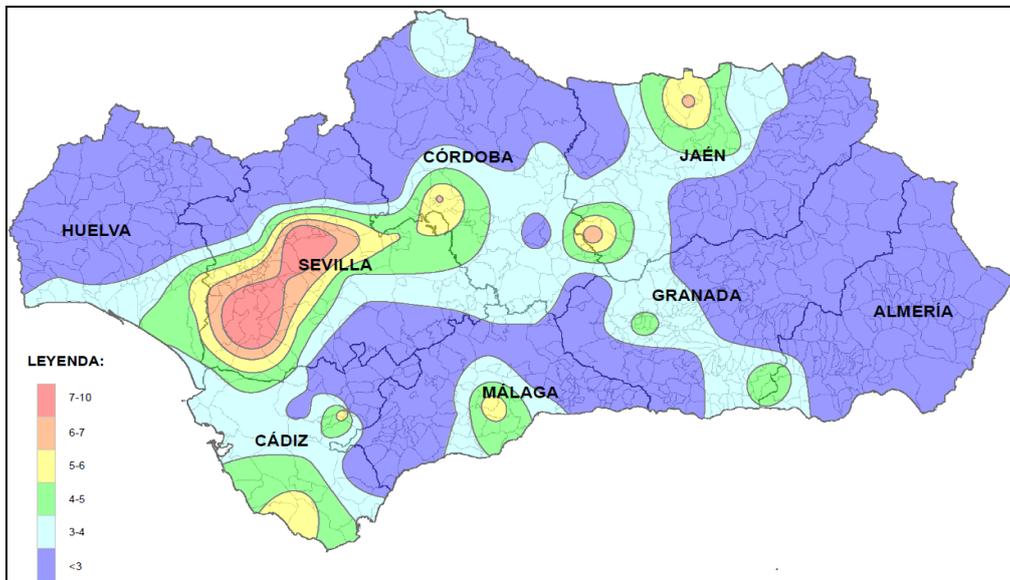
5.4.2 Mediciones indicativas

5.4.2.1 Captadores difusivos. Red de fondo rural

Como complemento a las estaciones fijas del territorio andaluz, tal y como se ha comentado con anterioridad, en Andalucía se emplean otros métodos de medida de la calidad del aire, como es el caso de la red de captadores difusivos en el fondo rural. Dicha red está conformada por un conjunto de 94 ubicaciones, las cuales se encuentran repartidas por toda la región, captando con periodicidad mensual determinados contaminantes.

Sin embargo, la interpolación espacial de estos resultados tiene tendencia a subestimar las concentraciones de contaminantes en diversas zonas industrializadas o considerablemente urbanizadas. La causa de ello se debe a la realización de las mediciones en ubicaciones típicas de fondo rural. A pesar de ello, la integración posterior de esos resultados posibilita la obtención de una información muy útil a nivel espacial en toda la Comunidad Autónoma, proporcionando los niveles de concentración de fondo de cada punto de Andalucía, a lo que habría que añadir la contribución de la contaminación local en las zonas específicas indicadas.

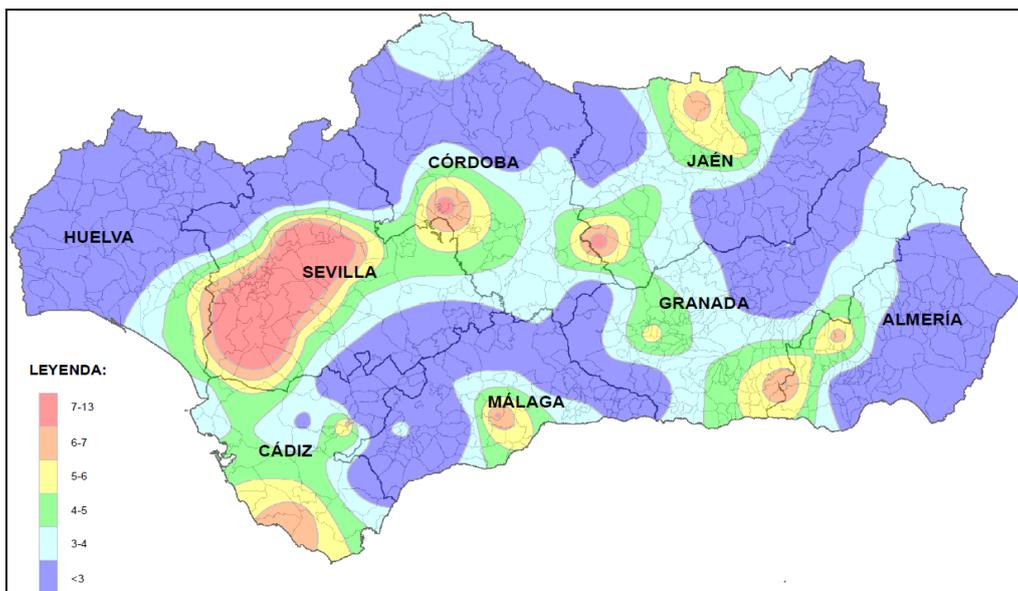
A continuación, en la siguiente figura, se muestra el valor medio anual de NO_2 obtenido en la red de captadores difusivos de fondo rural en el año 2020.



**Figura 5.20. Resultados de la campaña de captadores difusivos en fondo rural.
Promedio de NO₂ en 2020**

Tal y como puede observarse en la Figura 5.20, destaca la zona de entrada del Valle del Guadalquivir, alcanzando hasta Córdoba, así como la costa atlántica de Cádiz, los núcleos de Málaga, Granada, suroeste de Almería y Jaén, además de la entrada a Andalucía por Despeñaperros de la Nacional IV.

Asimismo, la red de captadores difusivos también permite obtener la concentración media anual de NO_x, al ser este parámetro que se evalúa para la comparación con el valor límite anual para la protección de la vegetación, siendo 30 µg/m³ de NO_x como media anual. En la Figura 5.21, mostrada a continuación, puede verse que todos los puntos de medición del fondo rural de la Comunidad Autónoma de Andalucía se encuentran significativamente por debajo del valor límite anual indicado en el párrafo anterior.



**Figura 5.21. Resultados de la campaña de captadores difusivos en fondo rural.
Promedio de NO_x en 2020**

Por otra parte, la red de captadores difusivos en fondo rural facilita la obtención de la concentración media de ozono en el territorio andaluz. En la Figura 5.22, se presenta la media de ozono generada entre abril y septiembre de 2020, siendo estos meses específicos cuando se lleva a cabo dicha medición.

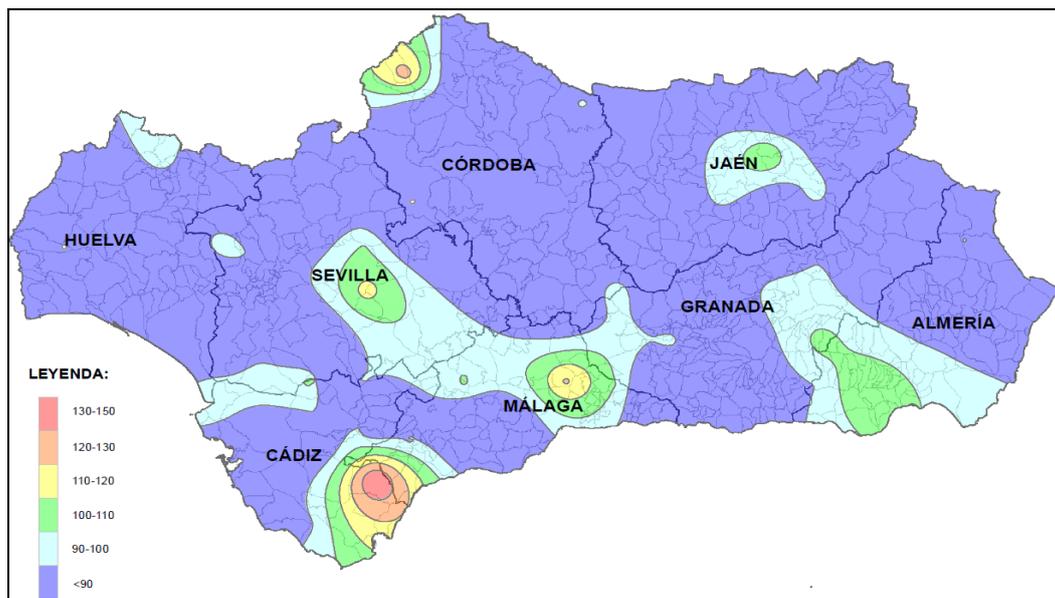


Figura 5.22. Resultados de la campaña de captadores difusivos en fondo rural. Promedio de O₃ en 2020

Observando la figura anterior, puede verse cómo destaca sobre el resto la zona limítrofe entre las provincias de Cádiz y Málaga, así como el eje que une las ciudades de Sevilla y Málaga.

Igualmente, en la siguiente figura (Figura 5.23), se recoge la concentración media anual de SO₂ en Andalucía para el año 2020 a partir de los datos recogidos por la red de captadores difusivos de fondo rural.

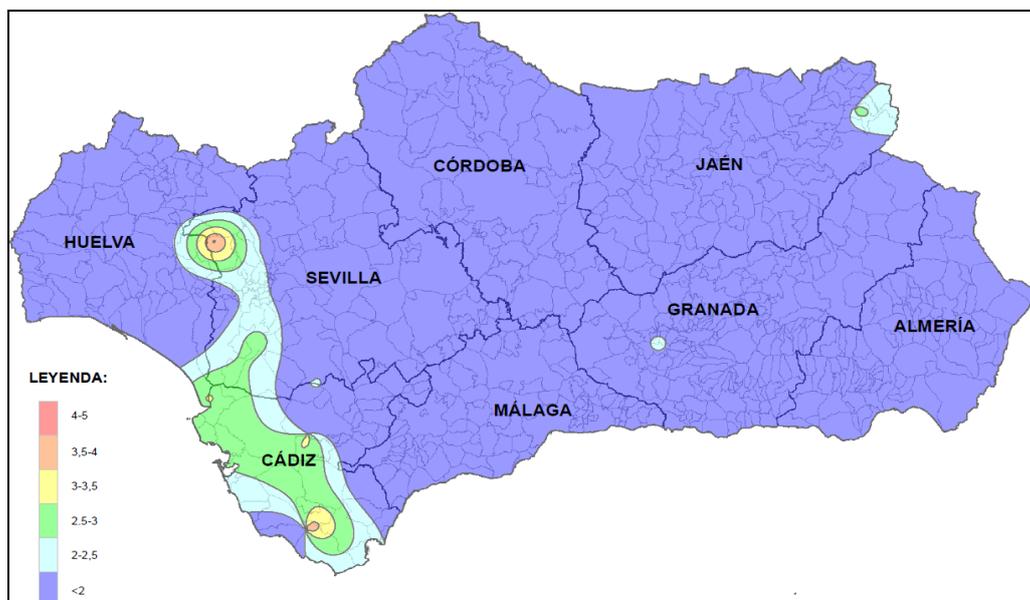


Figura 5.23. Resultados de la campaña de captadores difusivos en fondo rural. Promedio de SO₂ en 2020

Atendiendo a la figura anterior, los valores de concentración de fondo son bastante reducidos, encontrándose los niveles más elevados en la zona central del límite de las provincias de Huelva y Sevilla, seguida de la zona suroeste de la costa de Cádiz y, en menor medida, en la Bahía de Cádiz y comarca del Bajo Guadalquivir.

5.4.2.2 Captadores difusivos. Campaña para distribución espacial de la contaminación en Carboneras

Tal y como se indicó en el apartado 5.2, en la Zona Industrial de Carboneras se ha llevado a cabo una campaña de captadores difusivos en el año 2014 con el objeto de caracterizar la calidad del aire del entorno industrial de Carboneras.

A continuación, se muestran los resultados obtenidos para el NO_2 y O_3 .

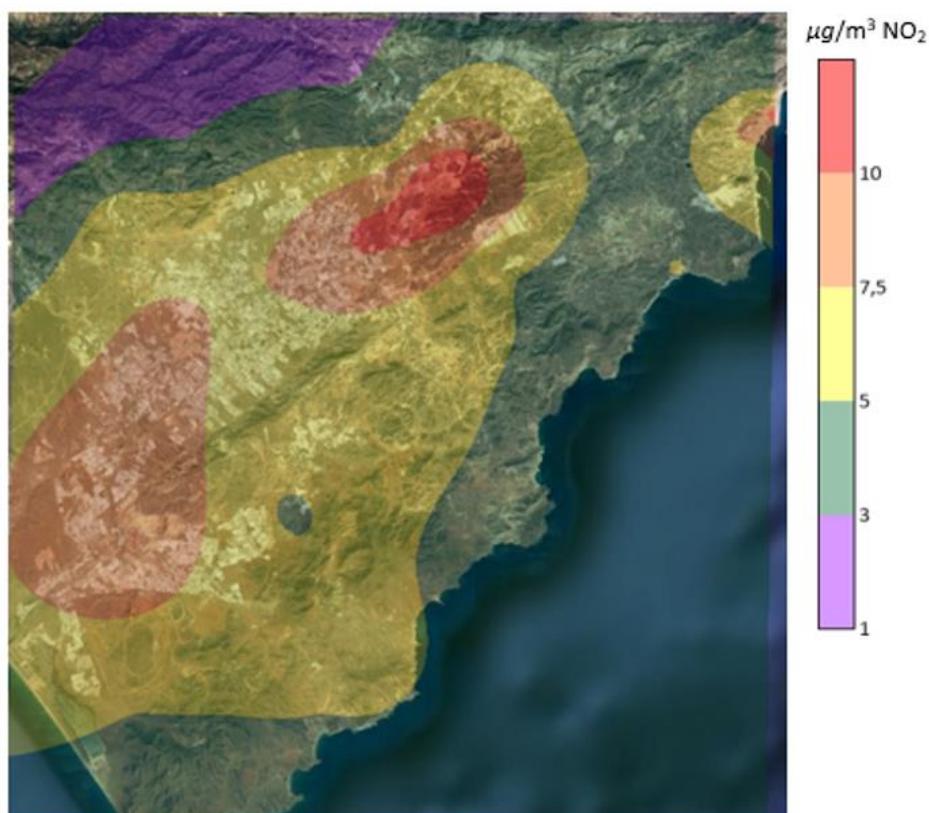


Figura 5.24. Resultados de la campaña de captadores difusivos de NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en la Zona Industrial de Carboneras

Como puede observarse en la Figura 5.24, los valores más elevados se encuentran al oeste del pueblo de Carboneras, y en el centro urbano de Carboneras, en cualquier caso, se trata de valores relativamente bajos.

A continuación, se muestran los resultados obtenidos para O_3 , el cual resulta ser uno de los principales contaminantes del área (Figura 5.25).

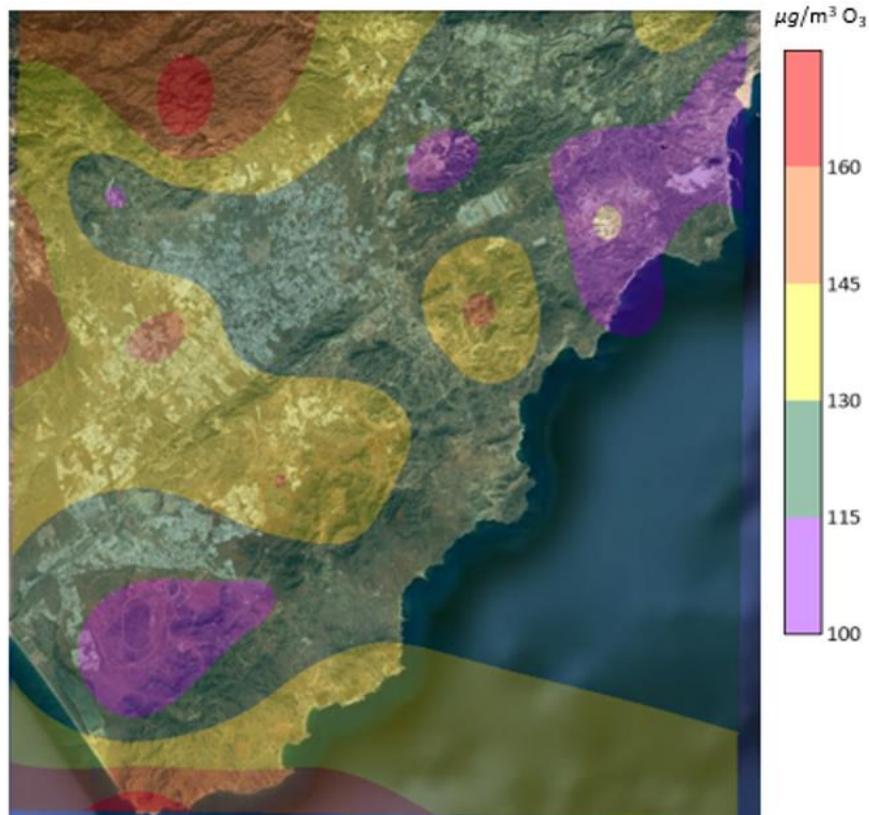


Figura 5.25. Resultados de la campaña de captadores difusivos de O₃ (µg/m³) en la Zona Industrial de Carboneras

En este caso los valores más altos de O₃ se encuentran alejados del núcleo urbano de Carboneras hacia el Oeste.

5.4.2.3 Captadores difusivos. Red de benceno-tolueno-etilbenceno-xilenos

De acuerdo a lo indicado en el apartado 5.2 del presente capítulo, las estaciones Plaza del Castillo, y La Granatilla forman parte de la Red de captadores difusivos de BTEX. En la Tabla 5.16 se recogen los datos registrados para el periodo 2015-2020.

Tabla 5.16. Valores medios registrados por las estaciones de Zona Industrial de Carboneras pertenecientes a la Red de captadores difusivos BTEX (µg/m³)

Año	Estación	Tipo	Benceno	Tolueno	Etilbenceno	mp-Xileno	o-Xileno
2015	Plaza del Castillo	Industrial/Urbana	0,3	0,7	0,2	0,3	0,1
	La Granatilla	Fondo / Rural	0,1	0,4	0,1	0,2	0,1
2016	Plaza del Castillo	Industrial/Urbana	0,3	0,5	0,2	0,3	0,1
	La Granatilla	Fondo / Rural	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1
2017	Plaza del Castillo	Industrial/Urbana	0,4	1,4	0,3	0,5	0,2
	La Granatilla	Fondo / Rural	0,4	0,7	0,2	0,2	0,2
2018	Plaza del Castillo	Industrial/Urbana	0,3	1,0	0,3	0,4	0,2
	La Granatilla	Fondo / Rural	0,3	0,3	0,2	0,2	0,1
2019	Plaza del Castillo	Industrial/Urbana	0,3	1,2	0,3	0,4	0,2
	La Granatilla	Fondo / Rural	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2
2020	Plaza del Castillo	Industrial/Urbana	0,3	1,1	0,3	0,5	0,1
	La Granatilla	Fondo / Rural	0,2	0,6	0,4	0,4	0,2

5.4.2.4 Campañas de la Unidad Móvil de Inmisiones

La campaña de muestreo y análisis de la Unidad Móvil de Inmisiones (UMI) en la Zona Industrial de Carboneras se ha realizado en el periodo 31/01/2007 a 26/05/2008 registrando niveles de calidad del aire para PM₁₀ (empleando método gravimétrico) y metales (As, Cd y Ni). El muestreo se realiza en la azotea del Ayuntamiento de Carboneras. A continuación, se incluye figura de ubicación de la UMI para realización de la campaña, y tablas con los resultados obtenidos:



Figura 5.26. Situación de la campaña de la UMI en 2008

En referencia a las PM₁₀, comentar que los datos mostrados en la tabla siguiente, son los datos registrados, sin aplicar el descuento debido al aporte de intrusión de aire africano.

Tabla 5.17. Estadísticos de PM₁₀ de los valores registrados por la unidad móvil

Año	Campaña	Inicio muestreo	Fin muestreo	Media anual (µg/m ³)	Superaciones medias	Máximo (µg/m ³)
2007	I-03-08	31/01/2007	31/12/2007	35,6	8	355
2008	I-03-08	01/01/2008	26/05/2008	29,1	7	64,6

Aunque se supera, en el año 2007 en 8 ocasiones, y en el 2008 en 7 ocasiones, el valor límite para el promedio diario para la protección de la salud humana que establece el R. D. 1073/2002 (50 µg/m³, VL en vigor en el momento de realización del informe), hay que hacer constar que, para que se incumpliera la Legislación, tendría que superarse al menos en 35 ocasiones/año.

Para concluir, en la tabla siguiente se indica a título informativo, ya que el método de análisis no es el indicado en el Real Decreto 812/2007 y los valores límite no son de obligado cumplimiento hasta el 31 de diciembre de 2012, los valores medios de arsénico, cadmio y níquel muestreados por la UMI en Carboneras en el periodo 31/01/2007-26/05/2008.

Tabla 5.18. Valores medios de metales (ng/m³) medidos por la UMI en Zona Industrial de Carboneras

Campaña	Inicio muestreo	Fin muestreo	As	Cd	Ni
I-03-08	31/01/2007	26/05/2008	<LC (2,32 ng/m ³)	<LC (1,46 ng/m ³)	<LC (7,26 ng/m ³)
Valor objetivo / límite RD 812/2007	-	-	6	5	20

Nota: <LC: El valor obtenido está por debajo del límite de cuantificación (LC) establecido en el procedimiento de ensayo

Tal y como puede apreciarse en la tabla, los valores registrados son inferiores al límite de cuantificación del método.

5.5 CONTAMINACIÓN DEBIDA A FENÓMENOS DE INTRUSIÓN AFRICANA

En España y Portugal los episodios naturales con mayor repercusión en el ámbito regional en los niveles de material particulado (PM) son los episodios de aporte de polvo africano, aunque en episodios y zonas concretas, los incendios forestales (zonas forestales en verano), el aerosol marino (cornisa atlántica, islas Madeira y Canarias) y la resuspensión de materia crustal por efecto del viento (zonas semiáridas y áridas del sur de la Península Ibérica) pueden tener también una contribución significativa.

Dentro de la Comunidad Andaluza, Andalucía Oriental se encuentra más influenciada por episodios de intrusión de masas de aire norteafricanas que Andalucía Occidental, de acuerdo con el informe de “Episodios Naturales de Partículas, 2021”.

Dado que la influencia de estos eventos se deja sentir también en la provincia de Almería y, al objeto de realizar una estimación del incremento de los niveles de inmisión de PM₁₀ debido a intrusiones de masas de aire africanas, se ha decidido tener presente las estaciones de referencia ubicadas en el sureste de España, en concreto Víznar, perteneciente a la Red EMEP (European Monitoring and Evaluation of Long-Range Air Pollution) de calidad del aire, y la estación de Alcornocales, de fondo rural de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía. De estas dos estaciones, la estación tomada como referencia para la comparación de la estación de fondo regional es la situada en Víznar. Dicha estación se localiza en la zona sureste de la península, por lo que se espera que resulte afectada por las intrusiones de aire africano en los mismos períodos. No obstante, esta estación estará libre de actividades antropogénicas cercanas, por lo que permitirá calcular con los valores registrados en dicha estación el nivel de fondo regional.

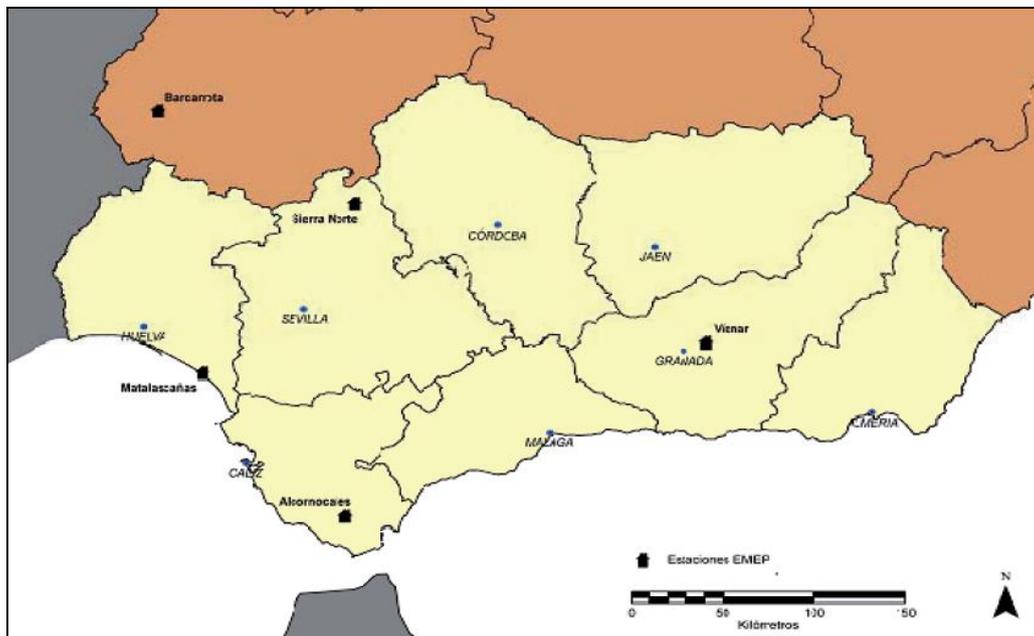


Figura 5.27. Localización de la estación de la Red EMEP Víznar

5.5.1 Identificación de los episodios de polvo africano con impacto en los niveles de material particulado atmosférico

El anterior Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de España y la Agencia Portuguesa do Ambiente desarrollaron una metodología para identificar episodios altos y superaciones de los valores límite diarios de PM_{10} causadas por aportes africanos, así como para la asignación de causas antropogénicas o naturales de tales superaciones (*Procedimiento para la identificación de episodios naturales de PM_{10} y $PM_{2,5}$ y la demostración de causa en lo referente a las superaciones del valor límite diario de PM_{10}*). Esta metodología, revisada por última vez en abril de 2013, se basa en aplicar el documento aceptado por la Dirección General de Medio Ambiente de la CE, “Guía a los Estados Miembros sobre medidas de PM_{10} e intercomparación con el método de referencia. Informe del Grupo de Trabajo de la Comisión Europea sobre Material Particulado (marzo de 2001)”, tomando como referencia las estaciones de fondo regional de las redes de calidad del aire de España.

Esta metodología se utiliza a nivel nacional desde 2004, con objeto de realizar un adecuado estudio de evolución de las emisiones.

En función de la citada metodología, se han definido los días con intrusiones de aire africano en Andalucía. En concreto, para este estudio se ha utilizado la estación de Víznar como estación de referencia por ser la más cercana a la Zona Industrial de Carboneras. A continuación, se presentan los días con intrusión correspondientes a los años 2015 a 2021.

Tabla 5.19. Días con intrusiones de aire africano (2015-2021)

Días con intrusiones de aire africano							
Mes	Día del mes/año 2015	Día del mes/año 2016	Día del mes/año 2017	Día del mes/año 2018	Día del mes/año 2019	Día del mes/año 2020	Día del mes/año 2021
Enero	-	26-29	3-5	29-31	-	15-17, 30-31	-
Febrero	10-11	5-6, 20-24	1, 11-13, 16-28	1, 28	14-24	7-11, 16-18, 24-25, 27-29	4-5, 18-21, 24-28
Marzo	19-20	15, 30-31	3, 12, 15-20, 26, 30-31	1-5	17-19, 24-27, 29-30	13-15, 18-20, 25-27	1-9, 26-31
Abril	7-18, 21-25	6-7, 14-15, 18-19	13-26	2, 4-7, 19-28	17, 22	5-9, 15-19, 24	1-6, 8-10, 24-26
Mayo	2-4, 10-14, 18-19, 27-31	3-7, 10, 18-28	3-5, 8, 15-18, 21-31	6-7, 10, 17-18, 23-27	2-3, 7, 16	4-9, 26-31	3-9, 22, 26-31
Junio	1-13, 22-26, 29-30	2-3, 6-11, 21-30	1-5, 8-27	2, 9, 22-30	4, 8-9, 13-18, 22-30	1-3, 23-26, 29-30	1-6, 8-19, 27
Julio	1-23, 28-31	1-14, 18-31	3-19, 22-23, 25, 30-31	1-4, 7-15, 17-20, 23-28	1-8, 10-25, 31	1, 4-31	1-2, 9-12, 16-17, 20-25, 28-30
Agosto	1-12, 20-22, 26-31	1-4, 14-18, 26-31	1-8, 14-31	1-20, 25-31	1-11, 13-15, 18, 20-22, 28-31	1-2, 7, 9-14, 19-20, 24-28	9-18, 20-28
Septiembre	1-2, 12, 19-22	1-8, 12, 22-26, 29-30	1-7, 22-29	1-22	13-21, 29-30	13-18, 24, 30	1, 3-5, 12-17, 23-30
Octubre	4-5, 17-18	1-10, 16-28	13-18	7-14, 20-24	1, 12-14, 27-29	19-21	13, 16-17, 20, 29
Noviembre	21	2-5, 30	1-3, 23-28	12-17	2	5-6, 16-17	-
Diciembre	5-6, 12-25, 27-30	1-2, 23-24	10	-	6-8, 16, 26-27	1	18-23

A modo de resumen en la Figura 5.28 se muestra una gráfica con el número de días con intrusión de aire africano por mes y año.

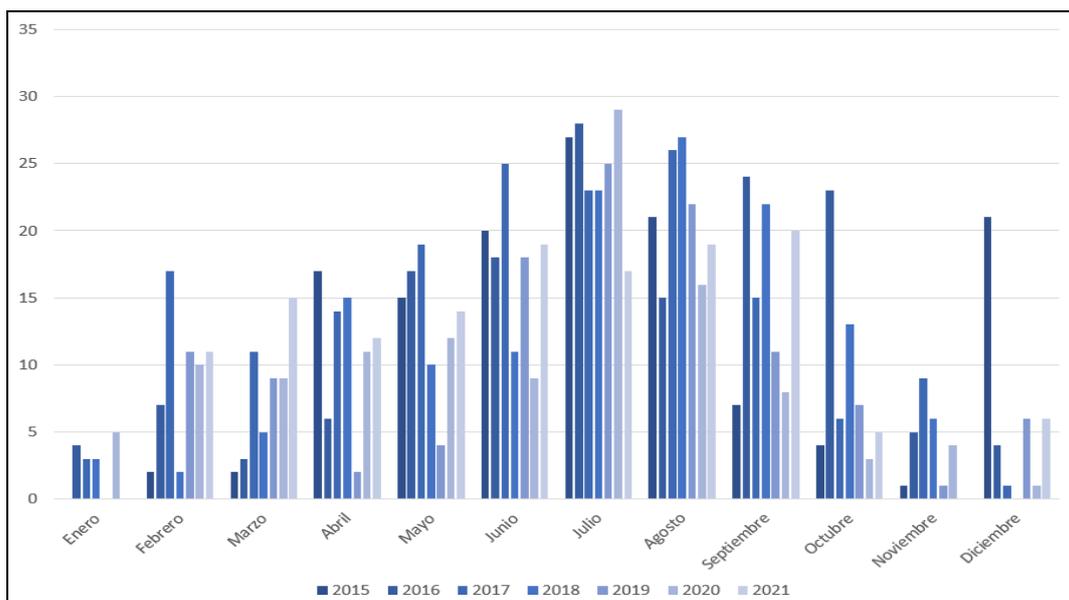


Figura 5.28. Días con intrusión de aire africano por mes. Periodo 2015-2021

Se observa cómo, en líneas generales, los meses en los que se han registrado un mayor número de episodios de intrusión de polvo africano sobre la provincia de Almería, y colectivamente en la zona sureste de Andalucía, corresponden a los meses de finales de primavera y verano. A modo de resumen, y según los estudios realizados por los mismos organismos que han elaborado la metodología para identificar episodios altos y superaciones de los valores límite diarios de PM_{10} causadas por aportes africanos, este hecho se debe a que durante este periodo del año se desarrollan episodios de inyección vertical muy intensos sobre el desierto de Sáhara. La baja térmica que se forma genera chimeneas cargadas de partículas, originándose masas de aire que se desplazan en dirección norte, pudiendo llegar a cubrir la totalidad de la Península Ibérica.

5.5.2 Cuantificación de la carga neta de polvo africano en las superaciones de los niveles diarios de PM_{10}

En el artículo 2 de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008 se definen las aportaciones procedentes de fuentes naturales como *“emisiones de agentes contaminantes no causadas directa ni indirectamente por actividades humanas, lo que incluye fenómenos naturales tales como las erupciones volcánicas, actividades sísmicas, actividades geotérmicas, los incendios de zonas silvestres; los fuertes vientos, aerosoles marinos o la resuspensión atmosférica, así como el transporte de partículas naturales procedentes de regiones áridas”*.

En el punto 2.15 de las consideraciones iniciales de dicha Directiva se indica que las contribuciones de las fuentes naturales pueden ser evaluadas, pero no controladas. Por ello, cuando las contribuciones naturales a los contaminantes del aire ambiente puedan determinarse con la certeza suficiente, y cuando las superaciones sean debidas en todo o en parte a esas contribuciones naturales, éstas podrán sustraerse al evaluar el cumplimiento de los valores límites de calidad del aire.

En la gráfica siguiente se muestra el número de superaciones del valor límite diario de PM_{10} registradas en la estación de Plaza del Castillo, única estación con datos automáticos de PM_{10} (PM_{10} beta) disponibles para hacer el cálculo. Para esta estación se identifica, utilizando la metodología mencionada anteriormente, cuántas de ellas son debidas a fenómenos de intrusión africana y cuántas son debidas a la contribución de las distintas fuentes antropogénicas y al resto de fenómenos naturales citados anteriormente.

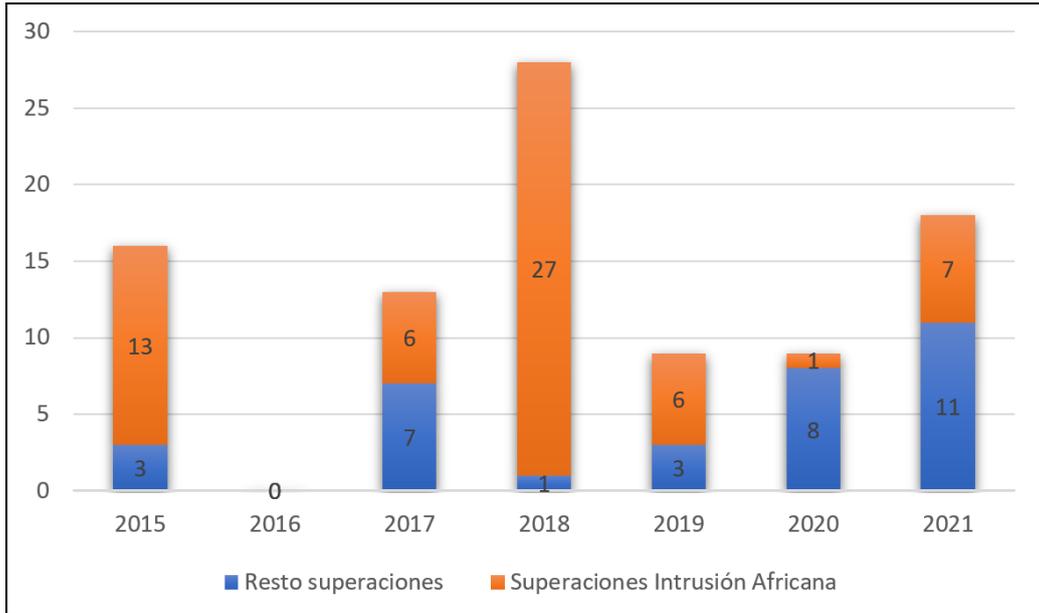


Figura 5.29. Origen y cuantificación del número de superaciones diarias de PM₁₀ (µg/m³) en la estación Plaza Castillo¹

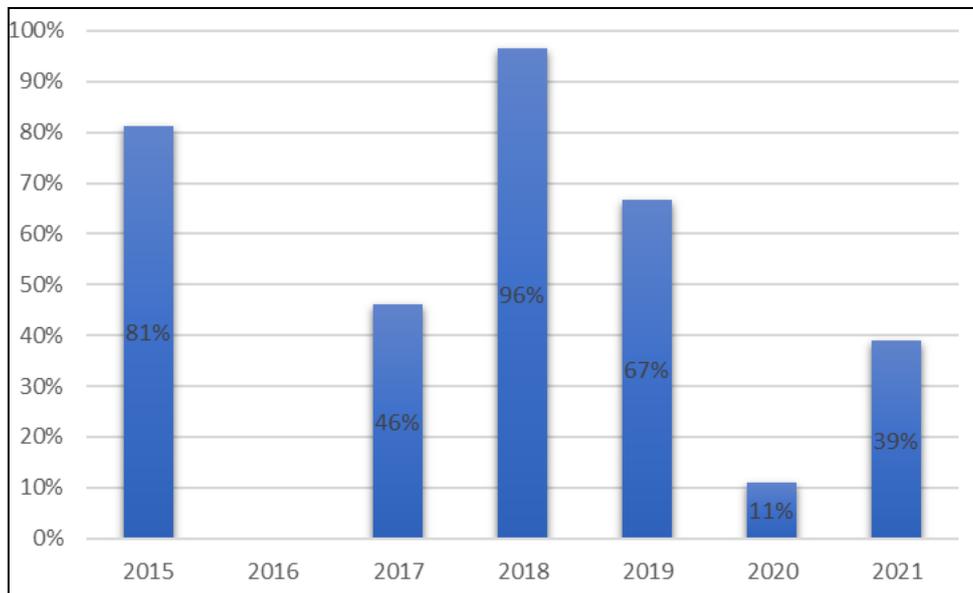


Figura 5.30. Porcentaje de la contribución de los eventos de intrusiones de masas de aire norteafricano al número de superaciones del valor límite diario en Plaza del Castillo

¹ La estación Plaza del Castillo el año 2016 tiene únicamente datos gravimétricos, y los necesarios para llevar a cabo este cálculo son los datos automáticos

5.5.3 Contribución de la carga neta de polvo africano al valor medio anual

De acuerdo con la actualización de la metodología, el aporte natural de polvo africano registrado en el cuadrante sureste, correspondiente con Andalucía oriental, supone incrementos en la media anual de PM_{10} entre 5 - 6 $\mu g PM_{10}/m^3$.

En aplicación de la siguiente metodología, la siguiente gráfica muestra la contribución de los episodios de intrusión africana a la media anual tomando para la comparativa la media anual de los valores registrados en la estación y debidos únicamente a causas antropogénicas y la contribución por intrusión africana en la estación de referencia más cercana, en este caso la estación de Víznar.



Figura 5.31. Contribución de la carga neta de polvo africano al valor media anual ($\mu g/m^3$). Estación Plaza del Castillo

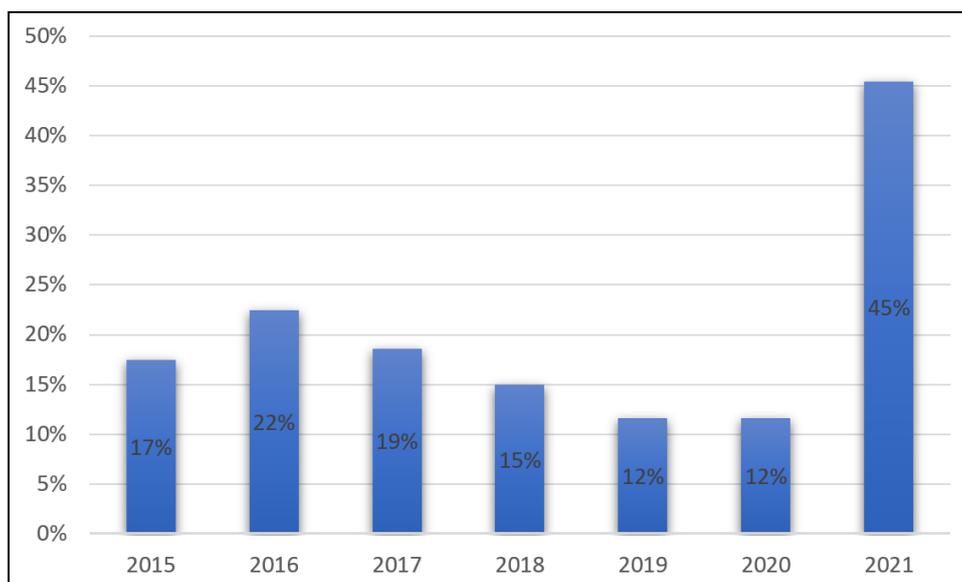


Figura 5.32. Porcentaje de la contribución de los eventos de intrusiones de masas de aire africano al valor medio anual en Plaza del Castillo

5.6 CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

En primer lugar, mencionar que el ozono es el único contaminante que motiva la elaboración del presente Plan de Mejora de Calidad del Aire en la Zona Industrial de Carboneras.

En relación a los resultados obtenidos mediante los sensores ubicados en las estaciones de la Zona Industrial de Carboneras, pertenecientes a la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire, indicar que son los valores registrados de O₃ los que peores resultados presentan, superando desde 2015 a 2020 el valor permitido de 25 superaciones del valor objetivo de protección de la salud humana establecido en el RD 102/2011; valor que no se sobrepasa en el año 2021. Durante todo el periodo de estudio se supera el valor objetivo para la protección de la vegetación, AOT40, conforme RD 102/2011 en todas las estaciones salvo en Fernán Pérez.

Por otra parte, cabe destacar el cumplimiento de los valores límite para partículas PM₁₀. Los datos de partículas PM₁₀ recogidos durante el periodo estudiado 2015- 2021 indican que no se han producido superaciones del valor límite para la media anual ni del valor límite diario para protección de la salud humana en la zona. En el caso de los valores medios anuales de PM₁₀, además no se sobrepasa el valor objetivo de la EACA en ninguno de los años evaluados, y algún año los valores medios anuales son inferiores al valor límite de la propuesta de directiva. El número de superaciones del futuro valor límite diario planteado en la propuesta de directiva de calidad del aire se mantendría inferior a las permitidas en la mayor parte del periodo, solo alcanzando superaciones en el año 2015 y 2020.

En cuanto a los valores registrados de PM_{2,5}, los valores anuales se encuentran por debajo del valor límite del RD 102/2011 y del objetivo de la EACA durante todo el periodo de estudio, y salvo el año 2018, también se situarían por debajo del valor límite anual de la propuesta de directiva. La propuesta de directiva introduce un valor límite diario para PM_{2,5} que no podrá superarse en más de 18 ocasiones al año, la serie analizada daría cumplimiento al número de superaciones permitidas durante todo el periodo.

Destacar que la calidad del aire en cuanto a NO₂ es muy buena, los valores medios anuales de NO₂ se sitúan por debajo del valor límite en vigor, del objetivo de la EACA, del valor límite de la propuesta de directiva, y desde el año 2017 al 2021 en todas las estaciones el valor medio anual es inferior al valor propuesto en la Guía de Calidad del Aire OMS 2021. Los valores recopilados en todas las estaciones dan cumplimiento de los valores límite diario y horario de la legislación, así como del valor límite diario introducido por la propuesta de directiva. Los bajos niveles de NO₂ registrados, junto con los niveles altos de ozono, son un buen indicativo del poco papel que juegan las emisiones locales de NO_x como precursor de ozono, que proceden mayoritariamente del transporte regional.

Finalmente, indicar que para el resto de los contaminantes (CO, SO₂, benceno, benzo(a)-pireno y metales) evaluados no se han registrado superaciones, mostrando los niveles registrados valores sensiblemente inferiores a los correspondientes valores límite u objetivo, e inferiores a valores límite de la propuesta de directiva en su caso.

A continuación, se expone la Tabla 5.20, en la que se resume la evaluación de la calidad del aire ambiente llevada a cabo en la Zona Industrial de Carboneras.

Tabla 5.20. Resumen evaluación calidad del aire. Zona Industrial de Carboneras

Zona	Contaminante	Periodo	Objeto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Zona Industrial de Carboneras	As	Anual	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	B(a)P	Anual	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	Benceno	Anual	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	Cd	Anual	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	CO	Anual	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	Ni	Anual	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	NO ₂	Anual	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	NO ₂	Horario	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	NO _x	Anual	Vegetación	7	7	7	7	7	7	7
	O ₃	Anual	Salud humana	4	4	4	4	4	4	5
	O ₃	Anual	Vegetación	4	4	4	4	4	4	4
	Pb	Anual	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	PM ₁₀	Anual	Salud humana	3,2	3,3	3,2	3,2	3,2	3,2	3,3
	PM ₁₀	Diario	Salud humana	3,1	3,2	3,1	3,1	3,2	3,2	3,2
	PM _{2,5}	Anual	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	SO ₂	Anual	Ecosistemas	7	7	7	7	7	7	7
	SO ₂	Diario	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
	SO ₂	Horario	Salud humana	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3

Código	Descripción
1	Se sobrepasa el valor límite/objetivo más el margen de tolerancia
3,1	Por debajo del valor límite/objetivo, se supera umbral de evaluación superior
3,2	Por debajo del valor límite/objetivo, entre el umbral de evaluación superior e inferior
3,3	Por debajo del valor límite/objetivo, por debajo del umbral de evaluación inferior
4	Se supera el valor objetivo para la protección de la salud humana y protección de la vegetación
5	Entre el valor objetivo y el objetivo a largo plazo para la protección de la salud humana y protección de la vegetación
7	No hay superficies en las que puedan aplicarse valores límite para la protección de vegetación/ecosistemas

Fuente de referencia: Portal Ambiental de Andalucía. Evaluación de la Calidad del Aire. Póster 2001-2020

Además de lo anterior, en la Tabla 5.21 se muestra un resumen acerca de las superaciones de los valores límite y valores objetivo recogidos en la reciente propuesta de directiva de calidad del aire.

**Tabla 5.21. Resumen evaluación calidad del aire respecto a VL/VO de Propuesta Directiva
Zona Industrial de Carboneras**

Zona	Contaminante	Periodo	Objeto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Zona Industrial de Carboneras	As	Anual	Salud humana							
	B(a)P	Anual	Salud humana							
	Benceno	Anual	Salud humana							
	Cd	Anual	Salud humana							
	CO	Anual	Salud humana							
	CO	Horario	Salud humana							
	Ni	Anual	Salud humana							
	NO2	Anual	Salud humana							
	NO2	Diario	Salud humana							
	NO2	Horario	Salud humana							
	Ozono	Anual	Salud humana							
	Ozono	Anual	Vegetación							
	Pb	Anual	Salud humana							
	PM10	Anual	Salud humana							
	PM10	Diario	Salud humana							
	PM2,5	Anual	Salud humana							
	PM2,5	Diario	Salud humana							
	SO2	Anual	Salud humana							
	SO2	Diario	Salud humana							
SO2	Horario	Salud humana								

 Por debajo del valor límite/objetivo de la propuesta directiva de calidad del aire
 Se sobrepasa el valor límite/objetivo de la propuesta directiva de calidad del aire

Como puede verse en la Tabla 5.21, tendría lugar la superación de los valores anuales de O₃ para protección de la salud humana y para protección de la vegetación durante todo el periodo 2015-2021. Asimismo, en el caso concreto de las partículas PM₁₀, se producirían superaciones de los valores anuales y horario en algunos años del periodo evaluado, situándose el último año del periodo por debajo de los valores de la propuesta de directiva. Finalmente, se registra una superación del objetivo de PM_{2,5} en 2018.

Teniendo en cuenta lo anterior, de acuerdo a los valores de la propuesta de directiva de calidad del aire, el O₃ sería el contaminante más conflictivo en la Zona Industrial de Carboneras.

Conforme los resultados obtenidos tras el análisis de los valores registrados para los niveles de contaminación en la zona, se puede concluir que la calidad del aire es bastante buena para todo el periodo analizado, a excepción de los niveles de O₃.

6. ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN

Frente al capítulo anterior donde se analizaban los niveles de calidad del aire, en este capítulo se identifica el grado de contribución de los diferentes sectores a los niveles de contaminantes registrados, de manera que las medidas que deban tomarse para reducir las concentraciones de estos contaminantes analizados se centren en aquellos sectores con mayor contribución, para conseguir así una mayor eficacia coste-beneficio en el objetivo de mejora de la calidad del aire.

Para identificar las causas más relevantes de la contaminación en la Zona Industrial de Carboneras, se han acometido los siguientes estudios:

- Análisis de las series temporales de contaminantes y su relación con las condiciones de viento
- Caracterización del material particulado: componentes mayoritarios y elementos traza, y análisis estadístico de contribución de fuentes mediante modelo de receptor
- Inventario de emisiones

6.1 PAUTAS DE LOS NIVELES DE CONTAMINACIÓN Y RELACIÓN CON LAS CONDICIONES DE VIENTO

Este estudio se basa en el empleo del paquete OPENAIR desarrollado para el software R Studio para el análisis de:

- Las diferentes pautas temporales para un conjunto de contaminantes atmosféricos
- El grado de asociación entre los valores de concentración de un contaminante y los correspondientes de dirección y velocidad del viento con una elevada resolución temporal (valores horarios)

6.1.1 Series temporales de los niveles de contaminantes atmosféricos

El análisis temporal de los niveles de inmisión de contaminantes posibilita conocer pautas que permitan identificar las potenciales actividades responsables de la contaminación.

El objetivo por el que se elabora el Plan de mejora de calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras es para tratar de reducir las concentraciones de ozono en el aire, seleccionando medidas específicas para la disminución de las emisiones de sus precursores, principalmente NO_x y compuestos orgánicos volátiles.

En el Capítulo 5 se mostró la evolución de los niveles de contaminación a lo largo del periodo 2015-2021. En el caso del NO_2 y $\text{PM}_{2,5}$ el parámetro analizado es la media anual, mientras que para PM_{10} se analiza el promedio anual y el número de superaciones del valor límite del promedio diario. Conforme las conclusiones presentadas en el Capítulo 5, no se han superado los valores límite establecidos en la normativa vigente de calidad de aire en ninguno de los citados contaminantes.

Asimismo, tampoco se observan superaciones de los valores límite para CO y SO_2 , conforme a los resultados presentados en el Capítulo 5.

En los apartados 6.1.1.1 y 6.1.1.2 se recogen las series temporales para los niveles de NO_2 , PM_{10} y CO y para los niveles de O_3 , NO_x , NO_2 y NO registrados a lo largo de los años 2018 y 2020.

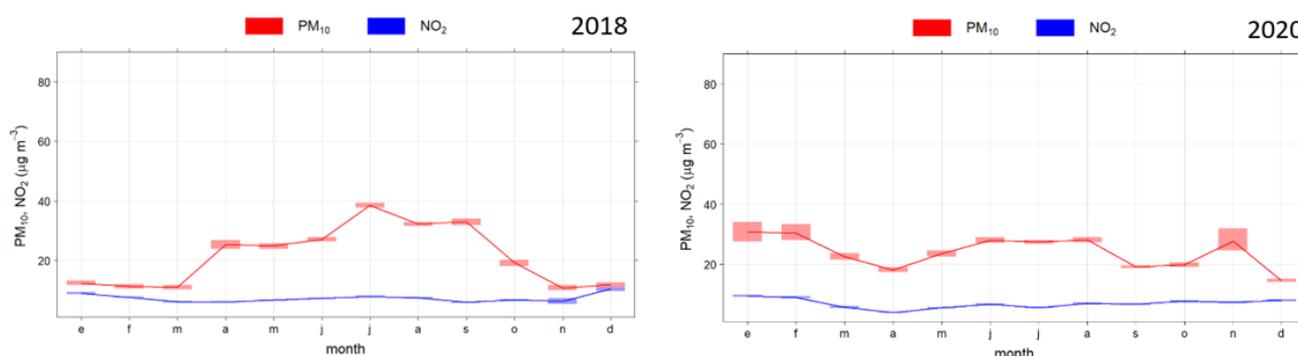
6.1.1.1 Series temporales de NO₂, PM₁₀ y CO

En este apartado se identifican distintas pautas temporales para los niveles de NO₂, PM₁₀ y CO registrados a lo largo de los años 2018 y 2020, donde las mediciones de PM₁₀ son promedios horarios.

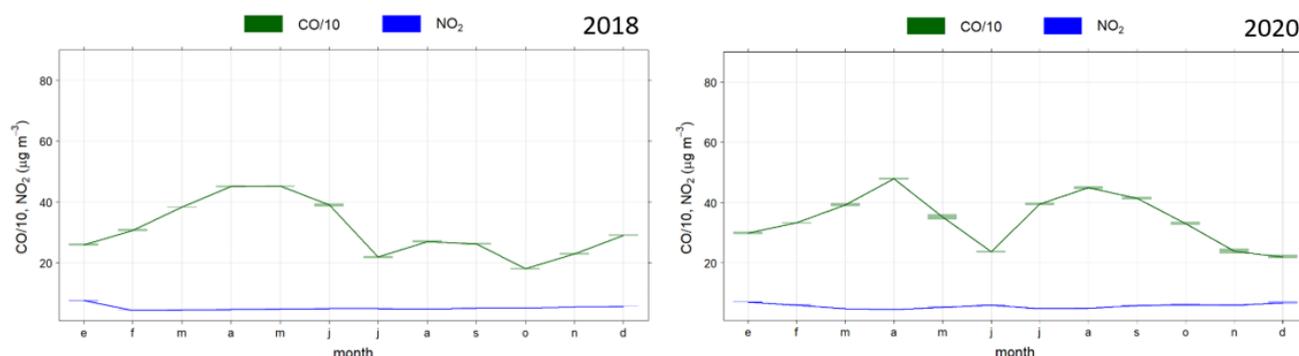
Se ha seleccionado representar los años 2018 y 2020 para poder comparar los registros del año 2018, en el que la Central Térmica Litoral ha estado operando el año completo, con el año 2020 donde su funcionamiento ha sido marginal, y además en el año 2020, por causa de la pandemia, se puede observar el efecto de la ausencia de tráfico durante los meses marzo-mayo 2020.

En las gráficas siguientes se muestran las evoluciones, para los años 2018 y 2020, de la media mensual de NO₂ y PM₁₀ y CO (donde se ha representado el nivel de CO dividido entre 10 a efectos de poder ser comparados gráficamente con los de los otros contaminantes). Los datos de partida para las representaciones son datos horarios, que para PM₁₀ y CO no están disponibles en todas las estaciones.

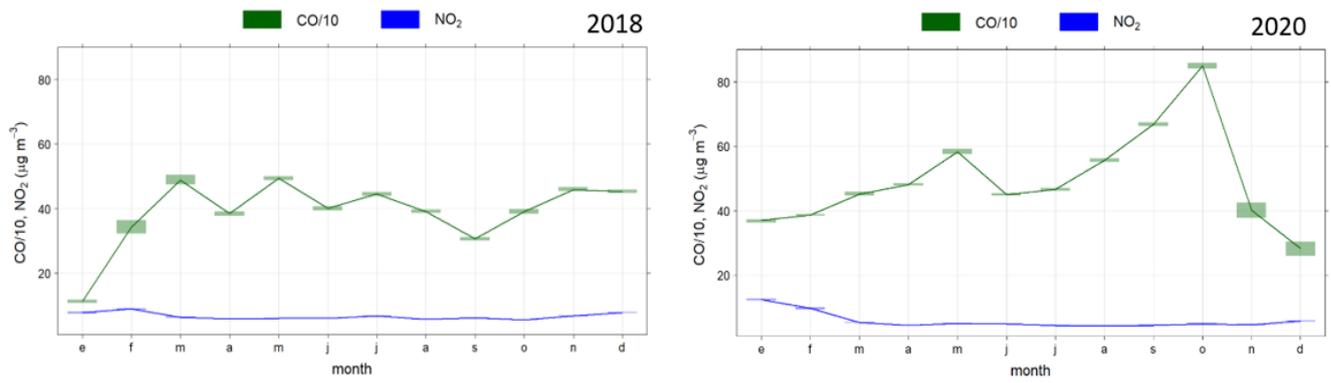
La única estación en la que se dispone de datos de medición de partículas empleando el método automático y gravimétrico (método de referencia) es Plaza de Castillo. En La Joya solo se dispone de datos de medición gravimétrica, y en las demás estaciones se mide partículas empleando método de microbalanza, cuyos resultados no son comparables con el método de referencia (ya que no se dispone de factor para poder comparar los valores obtenidos con el método de referencia). Por este motivo se ha optado por representar PM₁₀ únicamente para la estación de Plaza de Castillo. Por otra parte, se mide CO en la estación de La Joya y en Llano de Don Antonio.



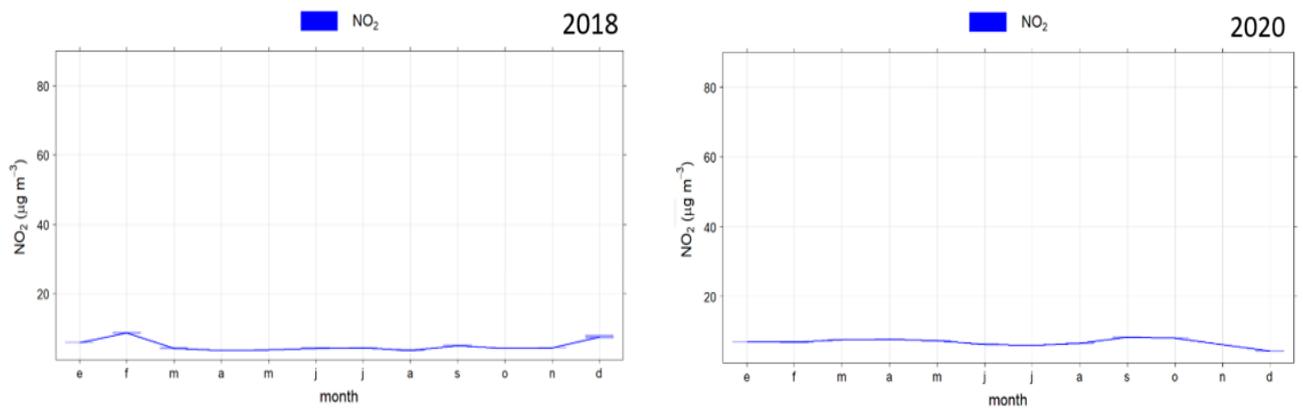
**Figura 6.1. Medias mensuales de NO₂ y PM₁₀ en los años 2018 y 2020.
Estación Plaza del Castillo**



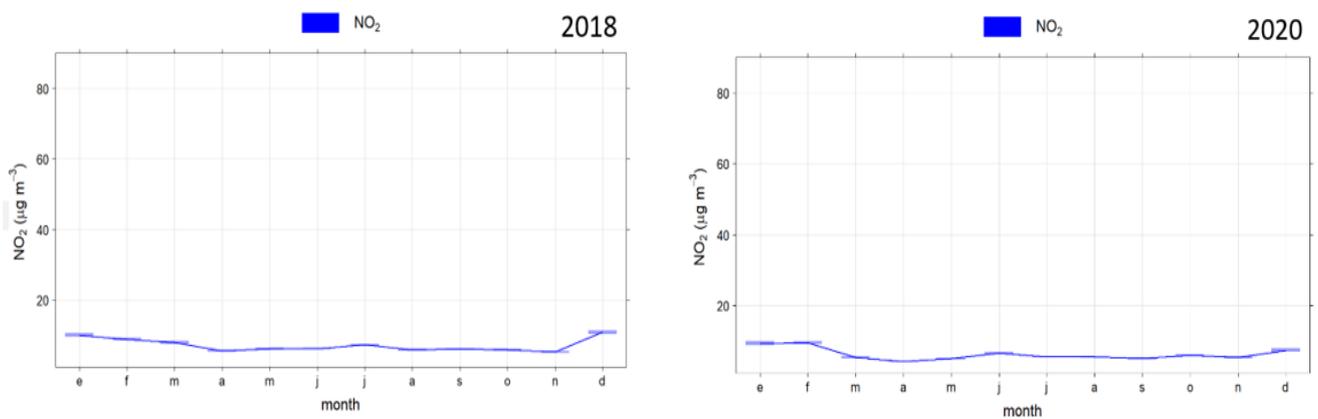
**Figura 6.2. Medias mensuales de NO₂ y CO en los años 2018 y 2020.
Estación La Joya**



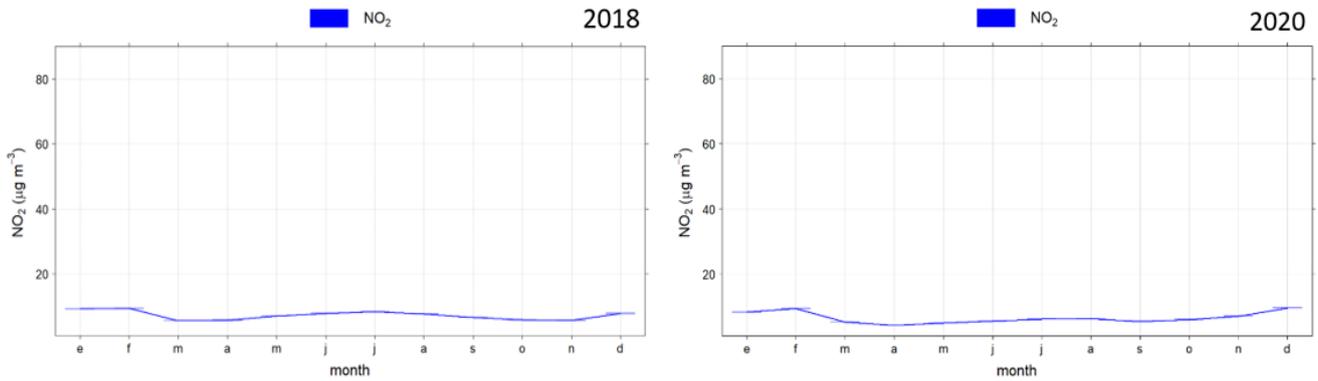
**Figura 6.3. Medias mensuales de NO₂ y CO en los años 2018 y 2020.
Estación Llano Don Antonio**



**Figura 6.4. Medias mensuales de NO₂ en los años 2018 y 2020.
Estación Fernán Pérez**



**Figura 6.5. Medias mensuales de NO₂ en los años 2018 y 2020.
Estación La Granatilla**



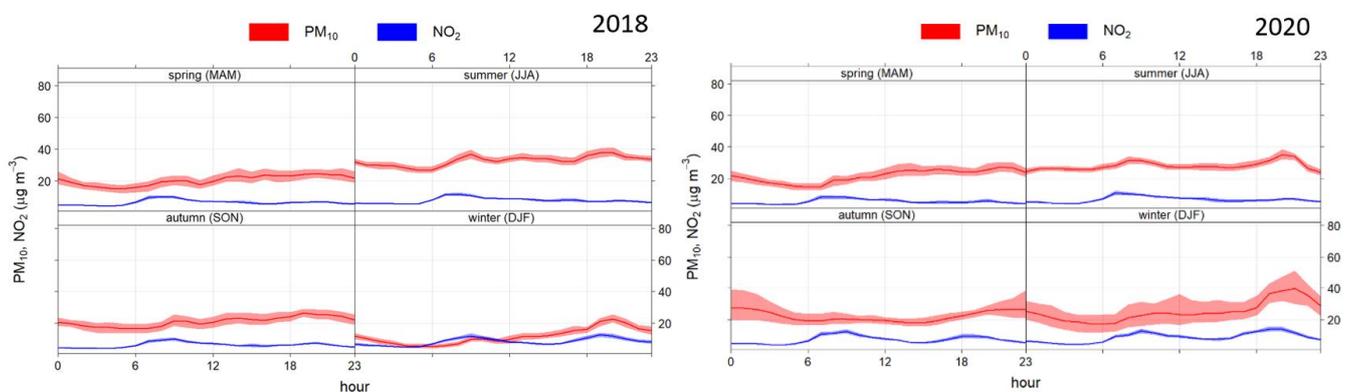
**Figura 6.6. Medias mensuales de NO₂ en los años 2018 y 2020.
Estación Rodalquilar**

Los niveles de NO₂ no presentan pautas marcadas que muestren una evolución estacional, destacando el hecho de que los niveles se mantienen bajos y con ligeras variaciones a lo largo del año. Se puede observar que en invierno suben levemente, lo que puede estar asociado a la mayor estabilidad atmosférica en los meses invernales. La estación de Plaza del Castillo es la más representativa de entorno urbano, y presenta también bajos niveles de NO₂, tan solo ligeramente superiores que los del resto de estaciones, lo que permite suponer una muy moderada contribución del tráfico rodado. Esta moderada contribución del tráfico también puede inferirse de la evolución de las emisiones a principios de 2020, comparando con los niveles registrados en abril de 2020 al ser éste el mes más afectado por las restricciones asociadas a la pandemia.

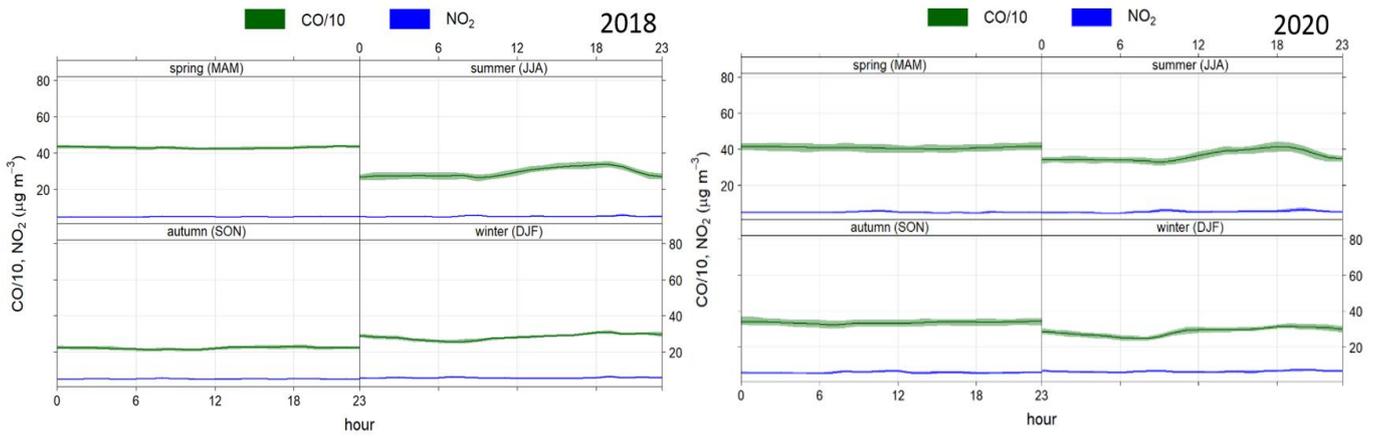
En la estación de Plaza del Castillo los valores de inmisión más elevados de PM₁₀ en el año 2018 tienen lugar principalmente en el periodo estival, en el mes de julio, mientras que en el año 2020 la contribución más alta tiene lugar en los meses de enero y febrero, aunque tan solo ligeramente superior a la registrada en verano. Los valores más altos en periodos de verano derivan de la mayor incidencia de material particulado procedente del continente africano y la resuspensión de partículas crustales.

En cuanto al monóxido de carbono, las estaciones de La Joya y Llano de Don Antonio no presentan paralelismos significativos entre la evolución de los niveles de NO₂ y CO, por lo que no parece ambos contaminantes tengan su origen fundamentalmente en la misma fuente. El valor de la media mensual de NO₂ permanece prácticamente constante a lo largo del año.

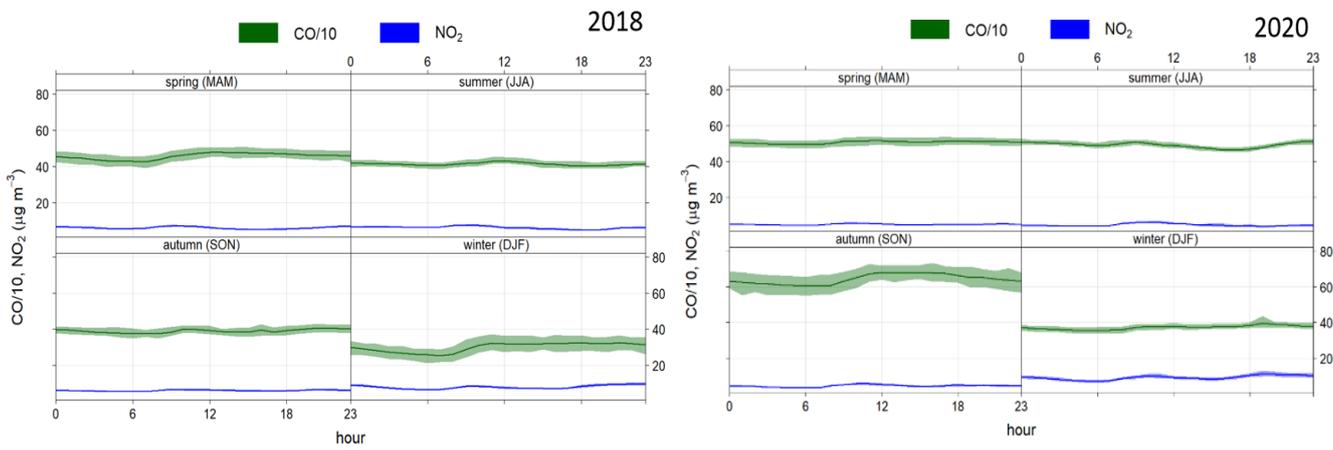
A continuación, se resume el análisis de la evolución horaria de los niveles de inmisión de NO₂, PM₁₀ y CO para días promedio de las diferentes estaciones del año.



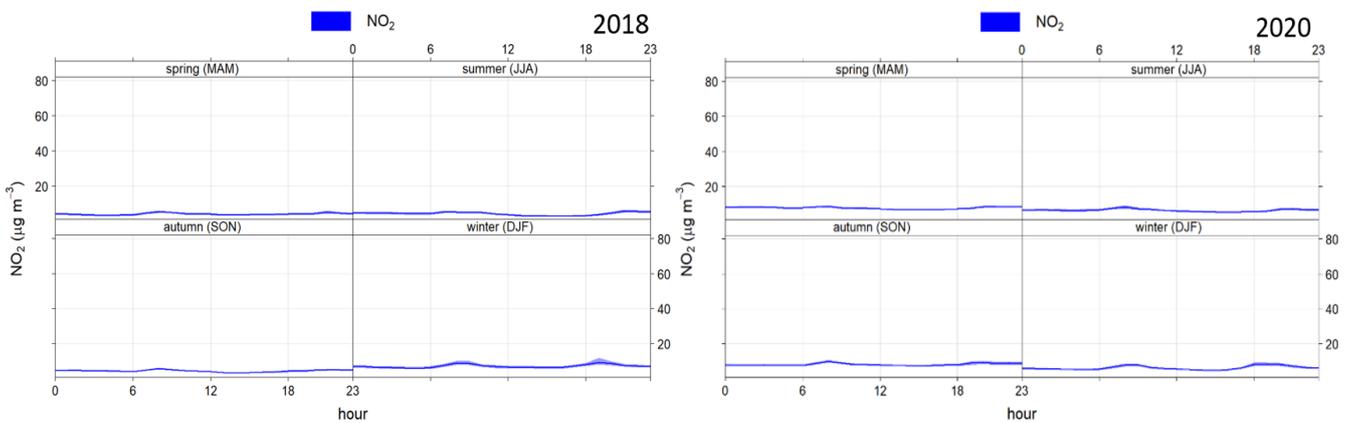
**Figura 6.7. Patrón horario estacional para NO₂ y PM₁₀ en 2018 y 2020.
Estación Plaza del Castillo**



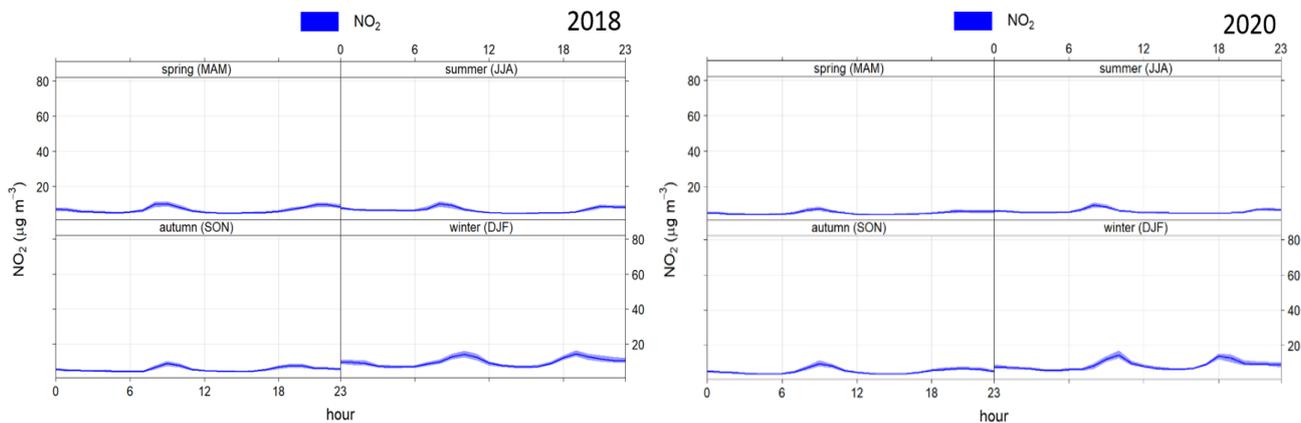
**Figura 6.8. Patrón horario estacional para NO₂ y CO en 2018 y 2020.
Estación la Joya**



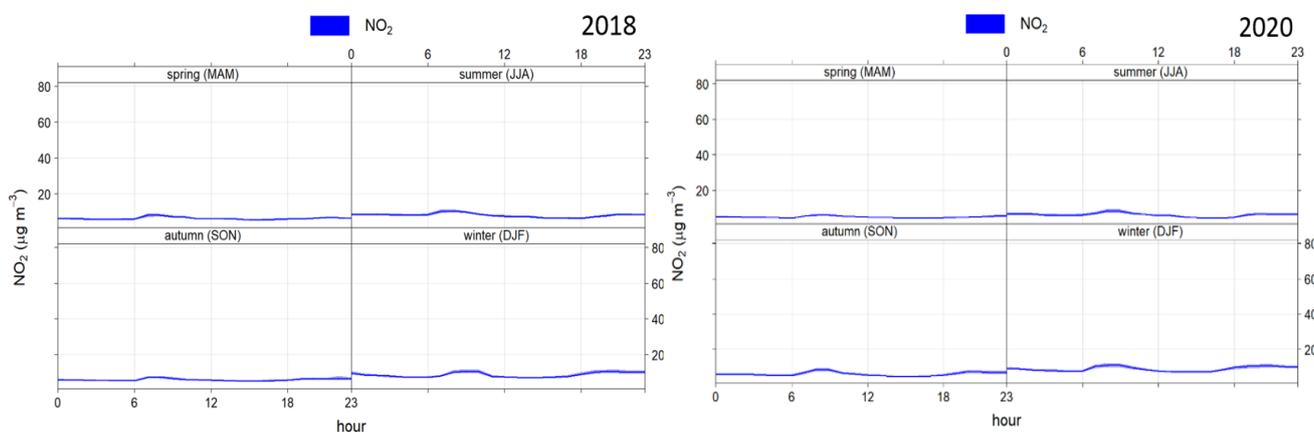
**Figura 6.9. Patrón horario estacional para NO₂ y CO en 2018 y 2020.
Estación Llano de Don Antonio**



**Figura 6.10. Patrón horario estacional para NO₂ en 2018 y 2020.
Estación Fernán Pérez**



**Figura 6.11. Patrón horario estacional para NO₂ en 2018 y 2020.
Estación La Granatilla**



**Figura 6.12. Patrón horario estacional para NO₂ en 2018 y 2020.
Estación Rodalquilar**

No se produce gran variabilidad a lo largo del día en la mayor parte de las estaciones en los niveles de NO₂, observándose tan solo un leve aumento matutino y vespertino en algunas estaciones. Este efecto, más apreciable en Plaza del Castillo y La Granatilla y menos acusado en Fernán Pérez y Rodalquilar, parece ser debido a la distribución del tráfico, con picos matutino y vespertino. Asociado a la estabilidad atmosférica, este efecto se aprecia mejor en invierno.

Aunque en la zona ha tenido lugar una progresiva mejoría de la calidad del aire, no se aprecian diferencias significativas en los niveles de NO₂ en los años 2018 y 2020 que pongan de manifiesto el bajo grado de funcionamiento de la Central Térmica Litoral en 2020 frente al funcionamiento normal en 2018. En la estación Plaza del Castillo, única con valores de PM₁₀ para los dos años representados, no se registran valores más bajos de partículas tras el cese de la actividad de la Central. En el año 2018 los valores más elevados se registran en verano, y en el año 2020 en invierno. Tampoco se aprecia correlación entre NO₂ y PM₁₀.

En el caso del CO, no se presenta variabilidad horaria, lo que hace pensar que en las estaciones con medidores de CO se registran niveles de fondo para este contaminante.

Las conclusiones del análisis de las representaciones anteriores son:

- Las evoluciones representadas parecen indicar que en la mayor parte de las estaciones se están

registrando fundamentalmente valores de fondo, con tan solo una moderadas contribución de las fuentes locales como industria o tráfico.

- No se observa diferencias significativas en los niveles registrados entre el año 2018 y 2020, cuando prácticamente ya había cesado la operación de la Central Térmica Litoral.
- Únicamente en las estaciones de Plaza del Castillo y La Granatilla se observan leves variaciones horarias, con incrementos a primera hora de la mañana, que parecen estar relacionadas con la distribución horaria del tráfico.
- Los valores registrados en Plaza del Castillo muestran una escasa correlación entre NO_2 y PM_{10} que parece indicar que proceden en gran medida de fuentes diferentes. Los valores de NO_2 aparentan ser fundamentalmente valores de fondo, influenciados por el tráfico a primera hora de la mañana.

6.1.1.2 Series temporales de ozono y óxidos de nitrógeno

En este apartado se representan las series temporales para los niveles de O_3 , NO_x , NO_2 y NO registrados a lo largo de los años 2018 y 2020 en las 4 estaciones con medición de ozono (Fernán Pérez, La Granatilla, La Joya y Rodalquilar), con objeto de analizar la relación del ozono con uno de sus principales precursores.

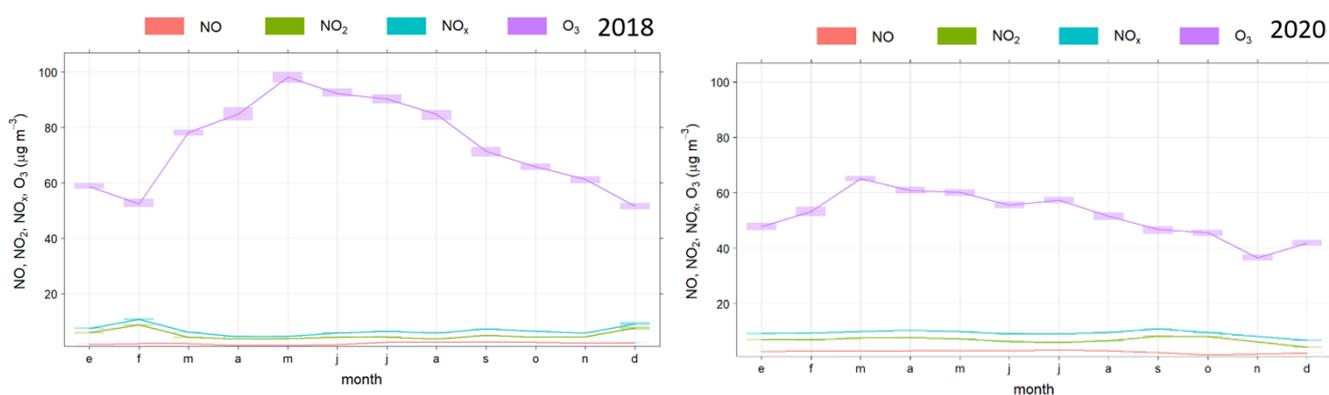


Figura 6.13. Medias mensuales de O_3 , NO_x , NO_2 y NO en los años 2018 y 2020. Estación Fernán Pérez

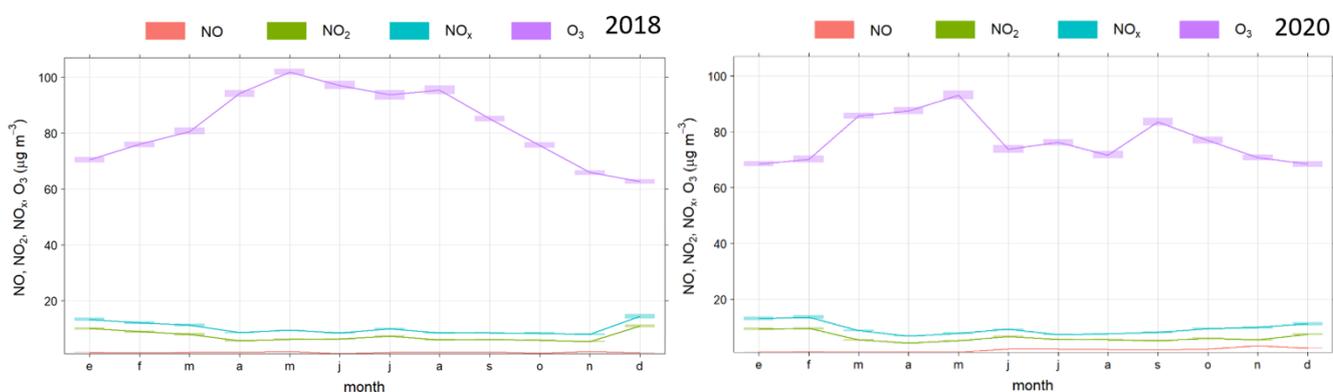


Figura 6.14. Medias mensuales de O_3 , NO_x , NO_2 y NO en los años 2018 y 2020. Estación La Granatilla

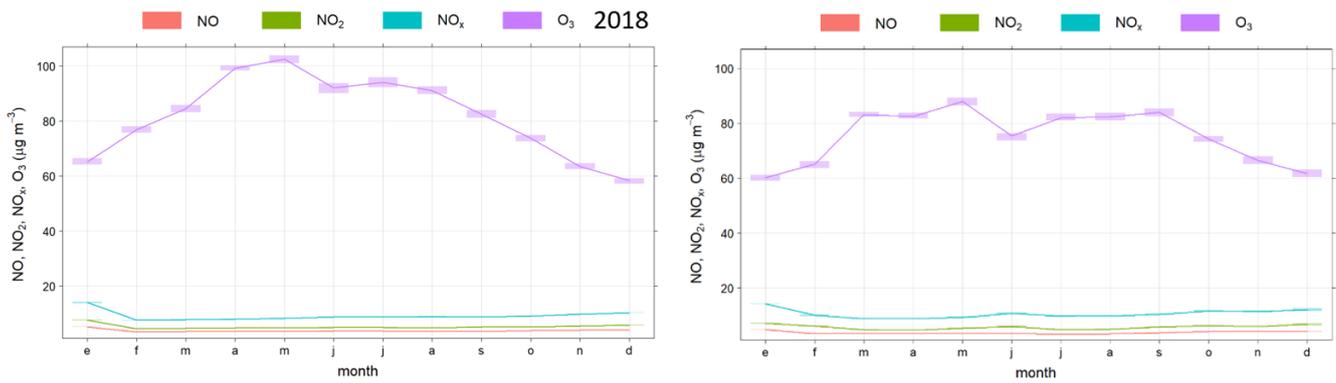


Figura 6.15. Medias mensuales de O₃, NO_x, NO₂ y NO en los años 2018 y 2020. Estación La Joya

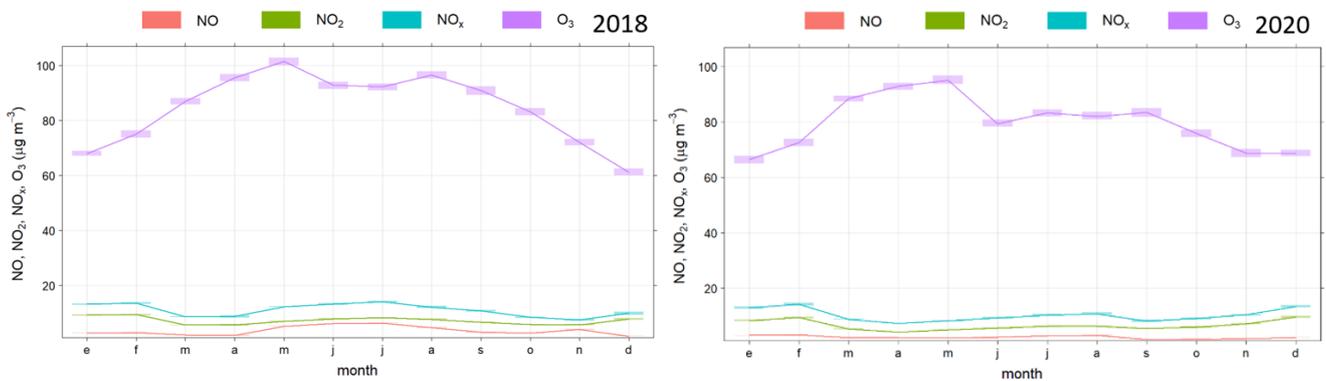


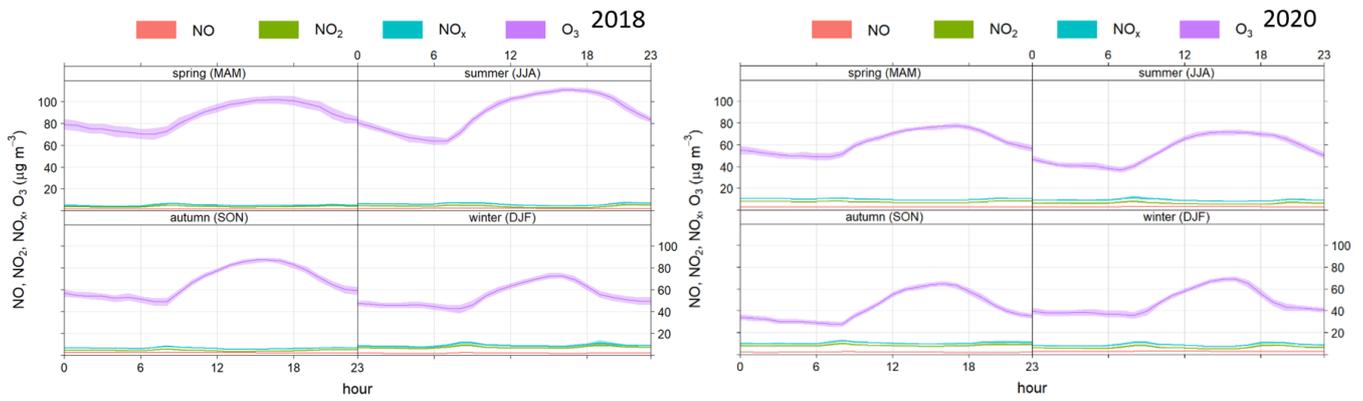
Figura 6.16. Medias mensuales de O₃, NO_x, NO₂ y NO en los años 2018 y 2020. Estación Rodalquilar

Los niveles de O₃ presentan un patrón estacional muy marcado, con niveles significativamente más altos en primavera y verano que en invierno, asociado principalmente a las condiciones de radiación solar y temperatura que dominan las reacciones fotoquímicas de formación de ozono.

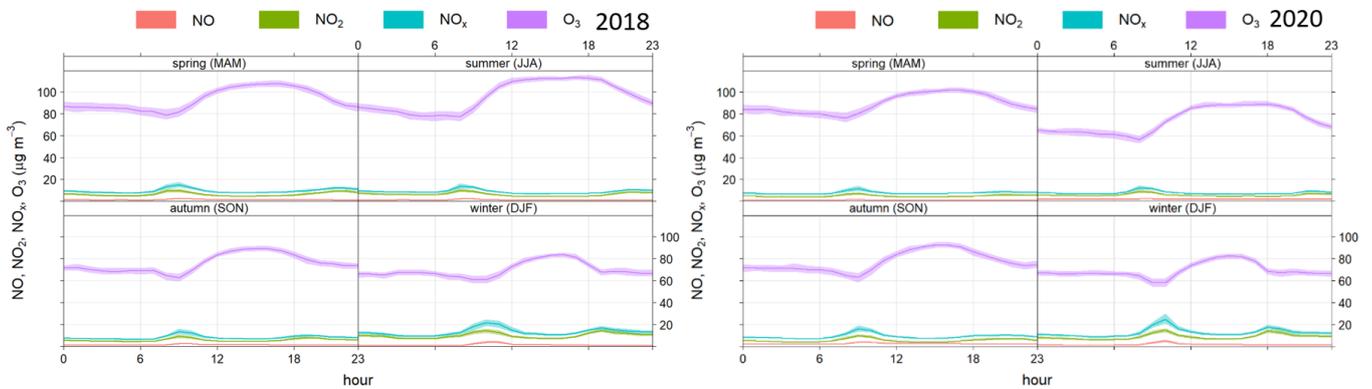
Puede observarse como se repite el patrón mensual en 2018 y 2020 con respecto a ozono, en el año 2018 los valores más altos se producen en el mes de mayo en las cuatro estaciones, continúan elevados todo el periodo de verano y descienden en otoño e invierno. En el año 2020 se observa una secuencia similar, valores ascendentes en primavera, máximos en mayo (a excepción de la estación ubicada en Fernán Pérez donde el máximo ocurre en marzo), y descensos en otoño e invierno.

Para NO_x, NO₂ y NO, se registran valores de fondo en todas las estaciones, con leves incrementos en sus niveles en los meses de invierno.

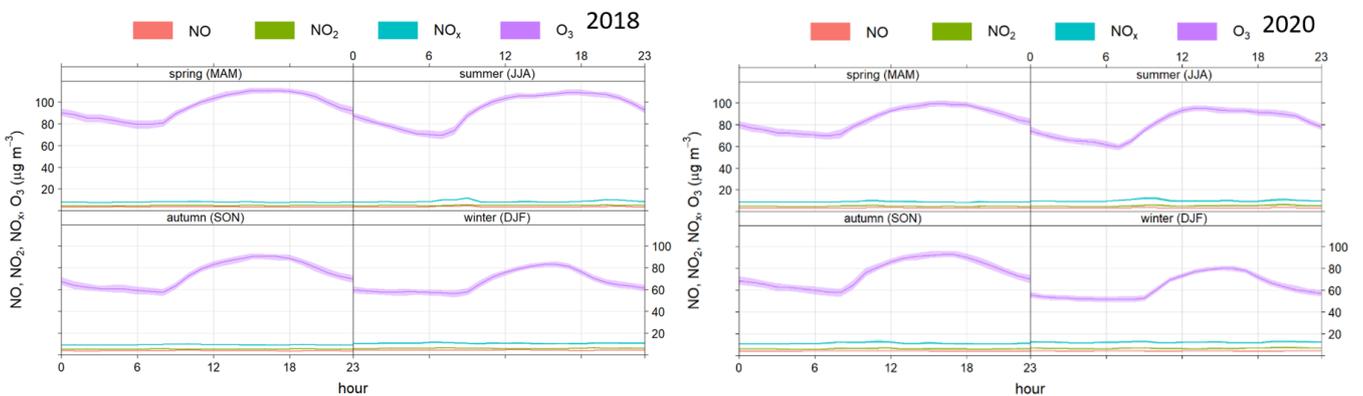
Habida cuenta de las notables diferencias en las distintas estaciones del año, se analiza a continuación la evolución horaria de los niveles de inmisión de O₃, NO_x, NO₂ y NO para días promedio de las diferentes estaciones del año.



**Figura 6.17. Patrón horario estacional para O₃, NO_x, NO₂ y NO en 2018 y 2020.
Estación Fernán Pérez**



**Figura 6.18. Patrón horario estacional para O₃, NO_x, NO₂ y NO en 2018 y 2020.
Estación La Granatilla**



**Figura 6.19. Patrón horario estacional para O₃, NO_x, NO₂ y NO en 2018 y 2020.
Estación La Joya**

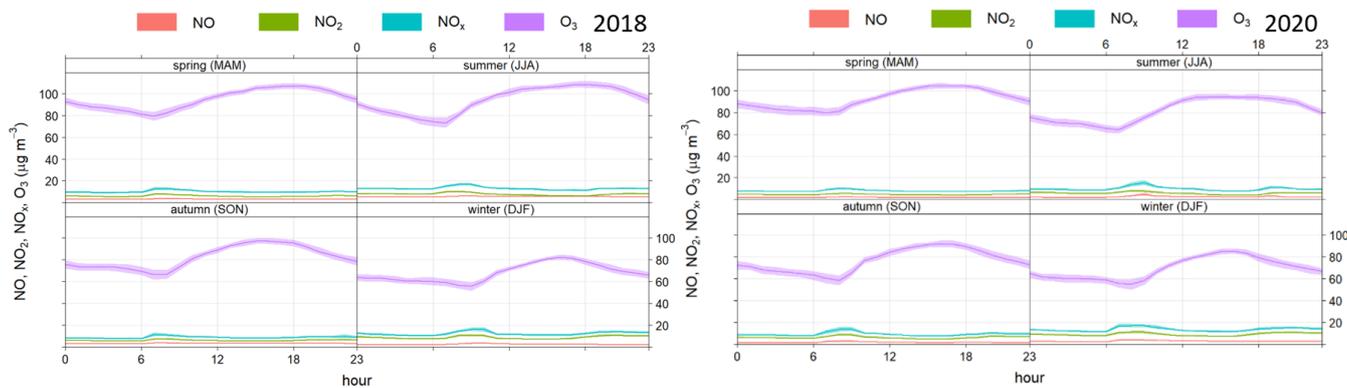


Figura 6.20. Patrón horario estacional para O₃, NO_x, NO₂ y NO en 2018 y 2020. Estación Rodalquilar

La variabilidad a lo largo del día viene determinada fundamentalmente por la evolución de la radiación solar y la temperatura, de manera que los niveles máximos de O₃ se producen generalmente entre las 14:00-16:00 h, con los valores mínimos de O₃ a primera hora de la mañana. A diferencia de lo que ocurre en las ciudades, prácticamente no se observan picos matutinos ni vespertinos de NO_x asociados al tráfico, y por consiguiente el efecto sumidero de O₃ por el NO asociado al tráfico tiene un efecto casi inapreciable.

Los valores de NO, NO₂ y NO_x son bajos y con muy moderada variación a lo largo del día, observándose leves incrementos en Granatilla y Rodalquilar en torno a las 9 de la mañana y las 6 de la tarde.

Por último, los patrones de evolución estacional y horaria de O₃ son muy similares en todas las estaciones, con niveles algo inferiores en el año 2020.

6.1.2 Relación entre los niveles de contaminantes atmosféricos y la dirección y velocidad del viento

Las representaciones gráficas polares permiten evaluar el grado de asociación existente entre los valores de concentración de un contaminante y los correspondientes de dirección y velocidad del viento con una elevada resolución temporal.

La siguiente figura muestra en gráficas polares la relación entre los niveles de partículas PM₁₀ registrados en la estación Plaza del Castillo y los datos meteorológicos de la Torre Meteorológica de la Central Térmica Litoral de Almería (de coordenadas geográficas 36,978324°, -1,904967°) para el año 2018, habiendo empleado el paquete OpenAir del software R Studio para la citada representación gráfica. Se realiza la representación únicamente para la estación Plaza del Castillo ya que está próxima a la torre meteorológica y se puede asumir que los datos meteorológicos disponibles son representativos para esta estación de calidad del aire.

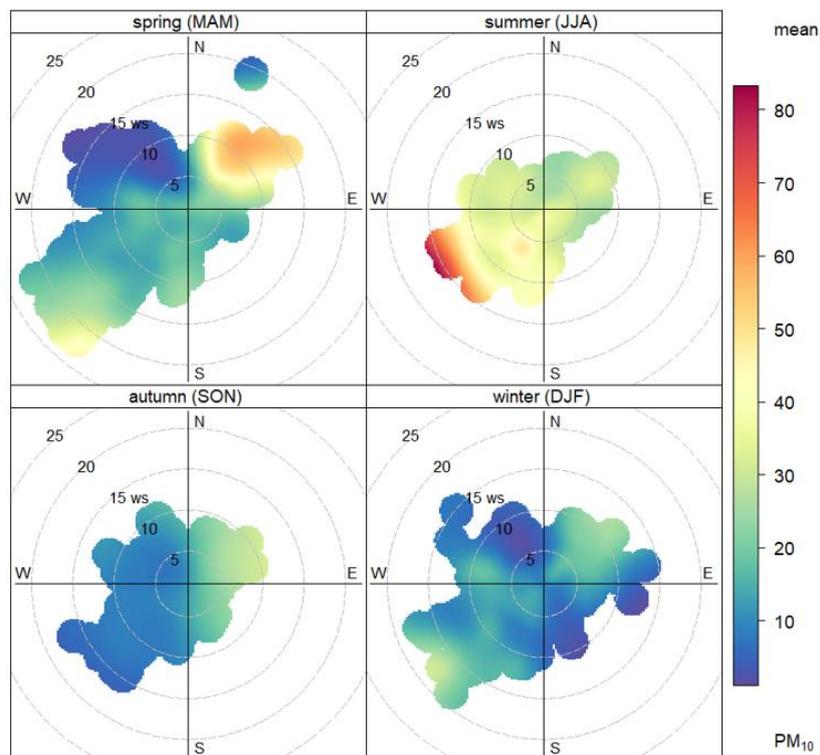


Figura 6.21. Relación entre los niveles horarios de PM₁₀ y la velocidad y dirección del viento en 2018. Estación Plaza del Castillo

Para la estación Plaza del Castillo, se muestra que los valores más elevados de PM₁₀ se presentaron en verano y primavera de 2018 con vientos de cierta intensidad de componente SW en verano, y de componente NE en primavera. En otoño los vientos que generan mayores contribuciones de PM₁₀ provienen del NE y en invierno del SW. Esta variabilidad no permite identificar una dirección preferente como origen de los niveles registrados. Cabe destacar que en ninguna de las estaciones las mayores contribuciones tienen lugar en situaciones de calmas y vientos flojos, lo cual es indicativo de la escasa importancia relativa de las emisiones locales.

A continuación, la siguiente figura muestra en las gráficas polares la relación entre los niveles de NO₂ registrados en la estación Plaza del Castillo y la dirección y velocidad del viento medidos en el año 2018 en la Torre Meteorológica de la Central Térmica Litoral de Almería:

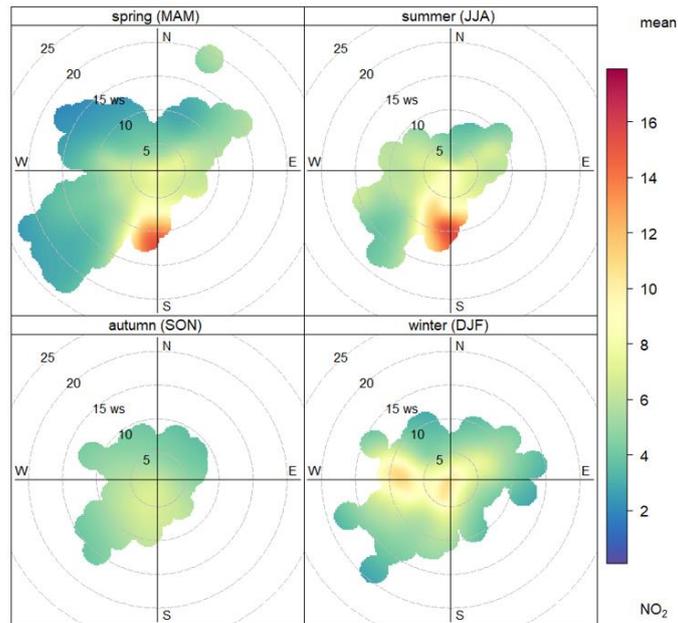


Figura 6.22. Relación entre los niveles horarios de NO₂ y la velocidad y dirección del viento en 2018. Estación Plaza del Castillo

La gráfica polar remarca lo ya indicado previamente acerca de que los niveles de concentración de NO₂ que se registran son bajos.

En la estación Plaza del Castillo los valores más elevados ocurren en primavera y en verano con vientos soplando del sur y velocidades de viento inferiores a 15 m/s. Al sur del pueblo de Carboneras, a unos 2 km de la estación Plaza del Castillo, se encuentra la zona industrial donde se ubica la Central Térmica, la cementera y el Puerto de Carboneras. La gráfica polar permite deducir que la estación recibe la incidencia de las emisiones de NO_x procedentes de la zona industrial para determinadas condiciones de viento proveniente del sur.

En otoño se aprecia que para vientos del sur de velocidad baja y moderada, se incrementa suavemente el nivel de NO₂ registrado. En invierno los niveles más altos tienen lugar para condiciones de calma y para vientos de velocidades entre 5 y 10 m/s soplando del oeste.

El que las mayores concentraciones se registren para velocidades de viento bajas o moderadas, reflejan que la principal causa de los niveles de NO₂ no es el transporte de otras zonas, sino que tienen su origen fundamentalmente en fuentes locales.

En los episodios coincidentes con horas de muy baja velocidad de viento, la dirección del viento no es un parámetro definitorio para determinar el origen de las emisiones. Por el contrario, para velocidades de viento moderadas (mayores de 4 m/s) el análisis de la dirección del viento resulta de gran utilidad para identificar las principales fuentes de contaminación.

6.2 CARACTERIZACIÓN DEL MATERIAL PARTICULADO EN ZONA INDUSTRIAL DE CARBONERAS

En el presente apartado se resumen los resultados de la caracterización química de PM_{10} del material particulado captado en la estación de inmisión de Plaza del Castillo durante el año 2021 en el marco del informe “Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado atmosférico y ozono troposférico para la elaboración de los planes de mejora de calidad del aire” encargado por la antigua Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía al Centro de Investigación en Química Sostenible (CIQSO) de la Universidad de Huelva, unidad asociada al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en materia de contaminación atmosférica.

La estación de Plaza del Castillo es del tipo industrial urbana, está ubicada en el casco urbano de Carboneras, en el Ayuntamiento de Carboneras, en la calle Plaza donde circulan vehículos a baja velocidad y a una distancia de unos 100 m de la vía principal más próxima. En esta estación se ha realizado la caracterización química de la fracción PM_{10} . La última campaña de muestreo para la que se dispone de resultados completos dio comienzo en enero de 2021 y finalizó en diciembre del mismo año.

El análisis químico de los componentes inorgánicos de PM se lleva a cabo mediante técnicas multielementales, tales como ICP-MS, ICP-OES, CI y análisis elemental de especies de C. Asimismo, tras el análisis gravimétrico, se efectúa un tratamiento previo al análisis consistente en una digestión ácida total para el análisis de elementos mayoritarios y traza, lixiviación para el análisis iónico, y una combustión para la determinación del contenido en carbono en cada una de las muestras de la fracción insoluble.

La interpretación de los resultados del análisis químico del material particulado discrimina entre componentes mayoritarios y elementos traza.

Los estudios analizados incluyen la determinación de: carbono total, Al, Ca, Na, K, Mg, Fe, SO_4^{2-} , PO_4^{3-} , NO_3^- , Cl⁻, NH_4^+ , Li, Be, Sc, Ti, V, Cr, Mn, Co, Ni, Cu, Zn, Ga, Ge, As, Se, Rb, Sr, Y, Zr, Ba, Nb, Mo, Cd, Sn, Sb, Cs, Ba, L, Ce, Pr, Nd, Sm, Eu, Gd, Tb, Dy, Ho, Er, Tm, Yb, Lu, Hf, Ta, W, Tl, Pb, Bi, Th y U. Indirectamente se determina también: sulfato marino, carbonatos, carbono no mineral y SiO_2 .

Los datos de composición química del material particulado se interpretan a continuación mediante dos enfoques diferentes:

- Componentes mayoritarios y elementos traza.
- Análisis estadístico de contribución de fuentes mediante modelo de receptor.

6.2.1 Componentes mayoritarios y elementos traza

Los efectos del material particulado, y en particular los efectos sobre la salud, dependen no solo del tamaño de las partículas, sino también de la composición química de las mismas. En efecto, varios compuestos químicos, como los metales pesados, son altamente tóxicos y cancerígenos por lo que su inhalación resulta ser muy dañina para la salud. A causa de ello, el análisis conjunto del tamaño y composición de las partículas es de gran relevancia para la identificación de las fuentes y su contribución a los niveles de PM observados. En dicho sentido, conocer las fuentes de la contaminación es necesario para poder establecer medidas de limitación de emisiones en aquellas actividades cuyas emisiones presentan mayor impacto sobre la calidad del aire.

Los componentes mayoritarios del material particulado atmosférico se agrupan en las siguientes categorías:

- **Materia mineral o cristal:** suma de Al_2O_3 , SiO_2 , CO_3^{2-} , Ca, Fe, K, Mg, Mn, Ti y P. Está compuesta por partículas primarias predominantemente de tamaño grueso ($\text{PM}_{2,5-10}$). A pesar de que la mayor parte de las emisiones de materia mineral tiene un origen natural, es preciso considerar fuentes antropogénicas de partículas minerales como la construcción, minería, fabricación de materiales cerámicos y cementos, actividades agrícolas y resuspensión de materia mineral por tráfico rodado.
- **Materia carbonosa:** la materia carbonosa incluye una amplia variedad de compuestos naturales y antropogénicos de composición y estructura distinta, cuya característica común es que contienen carbono. Se distingue entre materia orgánica (OM) y carbono elemental (EC). El carbono elemental o “black carbon” procede fundamentalmente de procesos de combustión. Se trata de partículas ultrafinas ($\text{PM}_{0,1}$) primarias de origen antropogénico. Los compuestos de carbono orgánico pueden ser emitidos directamente a la atmósfera por fuentes naturales y antropogénicas o formarse por condensación de compuestos orgánicos volátiles (COV) que también pueden tener un origen natural o antropogénico. Los compuestos orgánicos de origen natural se producen por la vegetación, los océanos y los suelos. La materia orgánica de origen antropogénico se produce fundamentalmente por evaporación de combustibles volátiles, en procesos de combustión de biomasa y combustibles fósiles (adicionalmente a emisiones de carbono elemental) y en la fabricación y uso de pinturas y disolventes. El contenido en materia carbonosa se estima a partir de la determinación del carbono total, al que se resta el carbono mineral (el contenido en carbonatos) para obtener el carbono no mineral. Como la materia carbonosa incluye carbono elemental y materia orgánica, y la materia orgánica contiene O, N e H además de C, entonces la materia orgánica (EC+OM) se estima multiplicando el carbono no mineral por un factor de 1,2.
- **Compuestos inorgánicos secundarios (CIS):** suma de SO_4^{2-} no marino, NO_3^- y NH_4^+ . Los sulfatos y nitratos se originan a partir de procesos de oxidación en la atmósfera de SO_2 y NO_x , dando lugar principalmente a sus respectivas sales amónicas si se encuentran con NH_3 en la atmósfera.
- **Aerosol marino:** suma de Cl^- , Na, Mg y sulfato marino. Son partículas primarias que proceden de la evaporación de pequeñas gotas de agua marina. La mayor parte de la masa se concentra en el rango $\text{PM}_{2,5-10}$.

El análisis químico llevado a cabo por la Universidad de Huelva ha partido del análisis de 63 muestras. En la Tabla 6.1 se presentan los valores de concentración de componentes principales en PM_{10} determinados en la estación Plaza del Castillo:

Tabla 6.1. Análisis de componentes principales en PM₁₀ en la estación de Plaza del Castillo (Almería)

µg/m ³	PM ₁₀		
	Promedio	Máximo	Mínimo
Material particulado	25,2	93,6	4,5
C _{total}	1,8	5,5	0,5
C _{org}	1,5	4,7	0,4
C _{nm}	0,3	1,0	0,1
CO ₃ ²⁻	2,4	7,5	0,7
SiO ₂	3,0	35,7	0,1
Al ₂ O ₃	1,0	11,9	<0,1
Ca	1,0	3,0	0,2
K	0,2	1,4	<0,1
Na	2,2	5,7	0,2
Mg	0,4	1,2	0,1
Fe	0,3	3,5	<0,1
PO ₄ ³⁻	0,1	0,2	<0,1
SO ₄ ²⁻	2,2	8,0	0,5
F ⁻	<0,1	0,1	<0,1
SO ₄ ²⁻ antropogénico	1,6	7,4	0,2
SO ₄ ²⁻ marino	0,6	1,4	0,1
NO ₃ ⁻	2,0	7,3	0,1
Cl	2,6	10,8	0,2
NH ₄ ⁺	0,2	2,1	<0,1

Fuente: Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado atmosférico y ozono troposférico para la elaboración de los planes de mejora de calidad del aire. Año 2021

La composición por grupos de componentes químicos principales se presenta en la Tabla 6.2 y en la Figura 6.23:

Tabla 6.2. Análisis de componentes principales en PM₁₀ en la estación de Plaza Castillo (Almería)

PM ₁₀	%
Mineral	36
Marino	31
SIC (Compuestos Inorgánicos Secundarios)	21
OC (Materia Orgánica)	10
EC (Carbono Elemental)	2

Fuente: Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado atmosférico y ozono troposférico para la elaboración de los planes de mejora de calidad del aire. Año 2021

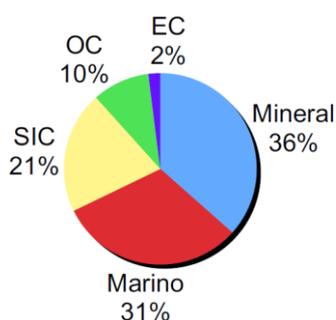


Figura 6.23. Distribución de componentes químicos principales en PM₁₀. Estación de Plaza Castillo (Almería)

Fuente: Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado atmosférico y ozono troposférico para la elaboración de los planes de mejora de calidad del aire. Año 2021

En la Figura 6.23 puede observarse la relevante contribución de la materia mineral en el material particulado PM₁₀ (36%), seguida de cerca por el segundo componente químico mayoritario de las partículas de PM₁₀ que es el aerosol marino (31%).

6.2.2 Análisis estadístico de contribución de fuentes mediante modelo de receptor

El análisis estadístico de contribución de fuentes se basa en la aplicación del modelo receptor PMF versión 5 (*Positive Matrix Factorization Model for Environmental Data Analyses*). Dicho modelo permite la identificación de las principales fuentes de material particulado existentes en las diferentes estaciones analizadas durante el año 2021. El modelo de receptor organiza los datos experimentales mediante el método de mínimos cuadrados y los agrupa en factores, asimilables a fuentes o procesos de formación de partículas, calculando el peso de cada dato analizado en función del grado asociado de incertidumbre.

La Unidad Asociada CSIC-UHU “Contaminación Atmosférica” en los laboratorios del Centro de Investigación en Química Sostenible (CIQSO) de la Universidad de Huelva ha realizado el estudio de contribución de fuentes mediante modelo de receptor con datos de caracterización de partículas PM₁₀ en la estación de Plaza Castillo (Almería) del periodo de enero a diciembre de 2021.

De acuerdo al análisis de contribución de fuentes mediante modelo de receptor, las fuentes de origen de las partículas se agrupan generalmente como:

- **Fuente crustal o mineral:** constituida principalmente por elementos formadores de minerales de composición silicatada y carbonatada. Contribuye esencialmente la resuspensión de partículas del suelo, deflación del viento, desgaste del firme de rodadura por vehículos a motor. Asimismo, también contribuyen partículas derivadas del movimiento de partículas relacionadas con actividad de explotaciones mineras, portuaria, canteras, etc. Por último, una fuente importante de partículas de origen natural cristal/mineral son las masas de aire cargadas de material particulado procedente de los desiertos del norte de África.
- **Tráfico:** esta fuente está conformada por las emisiones directas de los vehículos a motor y/o el desgaste de neumáticos y frenos. Entre los elementos que tienen su origen en ella se encuentran el carbono, Sb, nitratos, Ni y V, entre otros.
- **Fuente regional:** masas de aire envejecidas constituidas principalmente por aerosoles secundarios (sulfato, nitrato y amonio) y metales tales como V y Ni. Su origen se encuentra relacionado con el conjunto de emisiones a nivel regional, destacando en este sentido las diversas instalaciones de combustión.
- **Fuente industrial:** según la ubicación de la estación de muestreo y de las distintas fuentes industriales, esta fuente puede considerarse como una única fuente “mezcla” o bien como fuentes independientes. Su composición varía en función de la actividad industrial próxima a la estación de muestreo, y puede incorporar también emisiones de otras fuentes de combustión no industriales.
- **Fuente marina:** spray marino generado en periodos temporales. Constituido por sales de cloruro sódico, magnésico y marino principalmente y sulfato marino.

Esta agrupación de fuentes (o factores, en la terminología habitualmente empleada en los estudios de contribución de fuentes mediante modelo de receptor) puede variar para los distintos emplazamientos, de manera que no se identifiquen fuentes poco relevantes, que más de una fuente se integre en un único factor o que determinado tipo de fuentes se desagregue en más de un factor. Asimismo, los factores también pueden cambiar a lo largo del tiempo.

En el Plan de Calidad del Aire publicado en 2014, se identificaron 4 fuentes principales de partículas en suspensión PM₁₀: crustal, regional+tráfico, marino e industrial. En el Estudio realizado en el año 2021 por la Universidad de Huelva (*Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado atmosférico y ozono troposférico para la elaboración de los planes de mejora de calidad del aire. Año 2021*) se identifican igualmente 4 fuentes, tres de ellas coinciden con las del anterior estudio, y la cuarta, la fuente industrial, se cambia por fuente de combustión.

En 2021 se ha realizado el análisis de contribución de fuentes en la estación de **Plaza Castillo (Almería)** para PM₁₀, mostrándose a continuación los resultados obtenidos.

a) Plaza Castillo (Almería). PM₁₀

El análisis de contribución de fuentes en la estación de **Plaza Castillo (Almería)** ha permitido identificar 4 fuentes principales de PM₁₀, relacionándose a continuación sus componentes mayoritarios:

- **Mineral o crustal:** con un perfil químico formado por Al+Ti+Mn+Fe+K+Rb+Sr. Su contribución al material particulado PM₁₀ es del 19% (4,6 µg/m³). Los máximos ocurrieron en invierno (9,3 µg/m³) y las mínimas en primavera (2,4 µg/m³).
- **Marino:** constituida fundamentalmente por Cl+Na+Mg. La contribución de esta fuente es del 23% (5,7 µg/m³). Las máximas contribuciones ocurren en invierno (7,3 µg/m³) y las mínimas en otoño (2,8 µg/m³).
- **Regional+Tráfico:** se encuentra caracterizada por la presencia de nitrato+sulfato+Sn+V+Ni+Cr. La contribución de esta fuente supone el 54% (13,1 µg/m³) del PM₁₀. Desde el punto de vista estacional, las máximas contribuciones de esta fuente ocurren en verano (19,8 µg/m³) y las mínimas en invierno (7,7 µg/m³).
- **Combustión:** está representada por OC+EC+amonio+Zn+Pb+Ca. Su contribución al PM₁₀ es del 4% (0,9 µg/m³). Las máximas contribuciones ocurren en otoño e invierno (1,1 µg/m³) y las mínimas en verano (0,3 µg/m³).

En la Figura 6.24 se muestran los resultados de la cuantificación de las fuentes principales de PM₁₀ identificadas mediante la técnica del modelo receptor PMF para Plaza del Castillo en 2021.

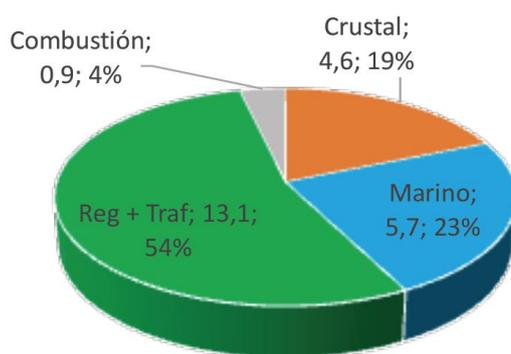


Figura 6.24. Contribución de fuentes en el periodo 2021 para PM₁₀ en la estación de Plaza del Castillo

Fuente: Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado atmosférico y ozono troposférico para la elaboración de los planes de mejora de calidad del aire. Año 2021

Tal y como puede apreciarse en la Figura 6.24, el factor identificado como regional+tráfico es el más relevante, aportando en conjunto el 54% de la masa de PM₁₀. A este respecto cabe destacar que el aporte de tráfico proviene tanto del tráfico rodado como tráfico marítimo. Destaca a continuación el factor marino con un 23% seguido del factor crustal con un 19%. El factor combustión apenas contribuye, con un 4%.

A continuación, en la Figura 6.25 se presentan los perfiles químicos de cada una de las fuentes de PM₁₀ identificadas mediante el modelo PMF.

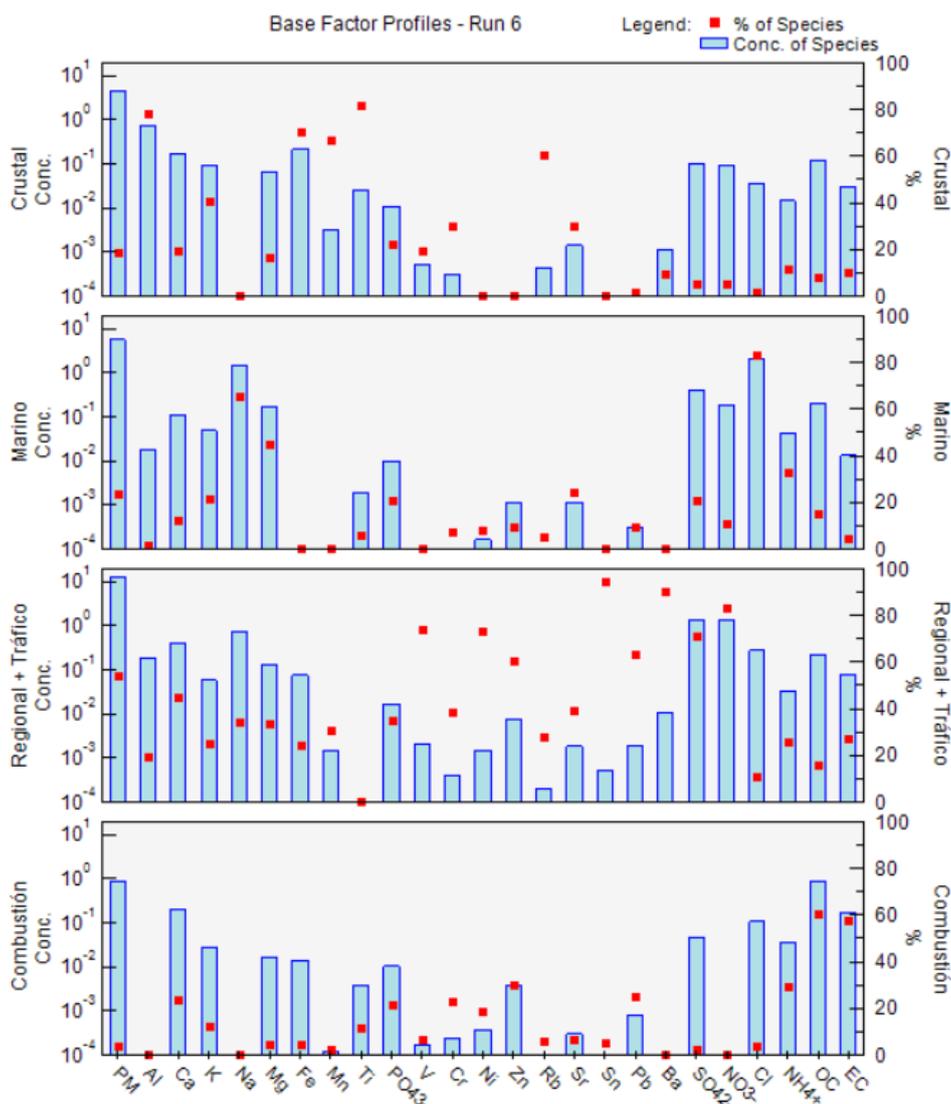


Figura 6.25. Perfil químico de las fuentes de PM₁₀ (expresado como contribución de elementos mayores y traza en µg/m³) determinadas en la estación de Plaza del Castillo en el año 2021

Fuente: Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado atmosférico y ozono troposférico para la elaboración de los planes de mejora de calidad del aire. Año 2021

Asimismo, en la Figura 6.26 se representa la evolución temporal (por estaciones) de cada una de las fuentes en PM₁₀ a lo largo del año 2021 en la estación de Plaza Castillo (Almería):

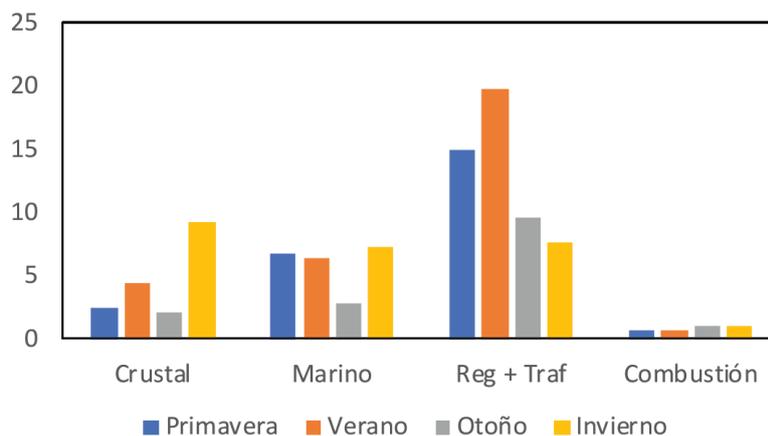


Figura 6.26. Contribución de fuentes por estaciones durante el año 2021 para PM₁₀ en la estación de Plaza del Castillo

Fuente: Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado atmosférico y ozono troposférico para la elaboración de los planes de mejora de calidad del aire. Año 2021

Como puede apreciarse en la figura anterior, la fuente regional+tráfico presenta gran variabilidad, con los aportes máximos en verano y más bajos en invierno, aunque lo más destacable es que constituye el principal aporte en primavera, verano y otoño, compartiendo peso relativo en invierno con los aportes crustal y marino. Cabe destacar también el comportamiento estacional de la fuente crustal, con aportes más bajos en otoño y mayoritarios en invierno, aunque este aporte es el que experimenta mayor variabilidad con respecto a estudios realizados en años anteriores, encontrándose el aporte crustal de 2021 en la parte baja del rango de valores medidos en el pasado. El factor marino tiene un comportamiento más regular, aunque en otoño de 2021 presenta un descenso respecto al resto del año. Por último, para la fuente combustión cabe destacar su bajo nivel de aporte en todas las estaciones del año.

6.2.3 Conclusiones de los estudios de caracterización del material particulado

Analizando los datos de caracterización química de componentes mayoritarios y elementos traza de PM₁₀ en la estación de Plaza del Castillo, y los resultados del análisis de contribución de fuentes mediante modelo de receptor en esas mismas estaciones, se puede concluir:

- Por lo que respecta a componentes principales cabe destacar:
 - La materia mineral constituye el principal componente del material particulado, suponiendo un 36,6% de la masa en PM₁₀ en la estación de Plaza del Castillo. Tiene su procedencia tanto en fuentes naturales (intrusiones de aire africanos, resuspensión de partículas...) como en fuentes antropogénicas (tráfico, actividades agrícolas, actividades industriales y extractivas, construcción, etc).
 - Los siguientes componentes son el aporte de aerosol marino con un 31,2% y los compuestos inorgánicos secundarios con un 20,6%. Ninguno de estos aportes tiene un origen antropogénico local.

El aerosol marino aporta una contribución alta debido a la proximidad al mar de la estación Plaza del Castillo.

Los compuestos inorgánicos secundarios como sulfatos y nitratos se originan a partir de procesos de oxidación en la atmósfera de SO₂ y NO_x, y son transportados a larga distancia. Las principales emisiones de SO₂ en el entorno se producían en la Central Térmica Litoral, aunque en el año 2021 su funcionamiento fue escaso, y cesó su operación el 26/11/2021. El transporte regional de emisiones del entorno o de más lejos hace llegar compuestos inorgánicos secundarios. El puerto y el tráfico marítimo suponen emisiones de SO₂ y NO_x que alcanzarían la costa ya transformados. Tras el cese de actividad de la central térmica, la fábrica de cemento ha pasado a ser la principal fuente local de emisiones de NO_x.

- El aporte de los compuestos orgánicos secundarios distingue entre el carbono elemental (2%) y la materia orgánica (9,6%), dominando el orgánico sobre el elemental. El carbono elemental tiene su origen fundamentalmente en fuentes antropogénicas, fundamentalmente de procesos de combustión (en instalaciones industriales, tráfico, y combustión residencial). Los compuestos de carbono orgánico pueden ser emitidos directamente a la atmósfera por fuentes naturales y antropogénicas o formarse por condensación de COV que también pueden tener un origen natural o antrópico.

Los compuestos orgánicos de origen natural se producen por la vegetación, los océanos y los suelos. La materia orgánica de origen antrópico se produce fundamentalmente por evaporación de combustibles volátiles, en procesos de combustión de biomasa y combustibles fósiles (adicionalmente a emisiones de carbono elemental) y en la fabricación y uso de pinturas y disolventes.

- En relación a los estudios de contribución de fuentes mediante modelo de receptor:
 - El aporte con mayor incidencia en la calidad del aire para PM₁₀ es el factor regional+tráfico supone el 54% del PM₁₀. El perfil químico para esta fuente se caracteriza por nitrato+sulfato+Sn+V+Ni+Cr.
 - La segunda fuente es marino, constituida por Cl+Na+Mg, supone un 23% del PM₁₀. Esto se justifica por la cercanía a la costa de esta estación, menos de 250 m, y la ubicación a una cota de 12 m sobre el nivel del mar que permite recoger la incidencia del aerosol marino. El aporte de aerosol marino es superior al encontrado en la mayoría de los emplazamientos.
 - La tercera fuente es mineral o crustal, con un perfil químico caracterizado por Al+Ti+Mn+Fe+K+Rb+Sr. La aridez del entorno y la proximidad a la playa, menos de 250 m, y a actividades extractivas constituyen el probable origen de la fuente crustal.
 - El factor combustión incluye tanto las combustiones industriales como la combustión en el sector residencial, comercial e institucional y a las quemadas agrícolas. Es el factor que menos contribución aporta en las cuatro estaciones del año. El factor combustión contemplado en Plaza del Castillo presenta un perfil químico donde figuran carbono elemental (OC), materia orgánica (EC), amonio, Zn, Pb y Ca. La presencia de Ca puede ser indicativo de aporte parcial de la cementera.

En resumen, se pone de manifiesto que la principal fuente local responsable de los niveles de inmisión de material particulado es el transporte regional de contaminantes, tanto antropogénicos (fundamentalmente compuestos inorgánicos secundarios) como naturales (intrusiones africanas y aerosol marino principalmente).

6.3 INVENTARIO DE EMISIONES

Un inventario de emisiones consiste en la determinación de la cantidad de contaminantes liberados a la atmósfera, los cuales provienen de todo tipo de fuentes, tanto de origen antrópico como natural, en un área geográfica determinada y durante un lapso de tiempo establecido, por lo general un año.

Entre las aplicaciones de los inventarios de emisiones destacan su importancia en la toma de decisiones medioambientales y en la definición de regulaciones y estrategias de control de la calidad del aire, por lo que se precisa que los mismos se elaboren con la mayor calidad posible, aunque teniendo siempre presente su uso final.

La realización del Inventario de Emisiones de Andalucía tiene un doble propósito: por un lado, la identificación de las principales fuentes origen de la contaminación y, por otro, el estudio de la evolución de las emisiones de esas fuentes a lo largo del período 2015-2020. Por tanto, la metodología empleada debe ser lo más detallada posible y, sobre todo, idéntica en los años que integran el periodo, a fin de que cualquier cambio en la metodología no provoque un salto ficticio en la evolución de las emisiones.

La metodología empleada en el Inventario de Emisiones a la Atmósfera de Andalucía se actualiza anualmente de acuerdo con las últimas versiones disponibles de las diferentes guías de reconocido prestigio.

Con respecto al método anterior presentado de caracterización del material particulado, el inventario de emisiones presenta la ventaja de que se realiza para todos los municipios de Andalucía. Por tanto, es posible analizar la situación en cuanto a emisión de contaminantes en cualquier punto del territorio, independientemente de que cuente o no con sistema de medición. Más allá de su aplicabilidad y exhaustividad, es necesario recordar que podrían plantearse las siguientes cuestiones:

- Puede presentar una sobrevaloración de determinados sectores de actividad en un contaminante en concreto si dicho contaminante no ha podido ser evaluado en otros sectores por falta de información.
- Representa las cantidades emitidas por los diferentes sectores de actividad, que tendrán una repercusión diferente en los niveles respirados por la población en función de otros factores, como la meteorología de la zona, la orografía del terreno, la distribución geográfica de las fuentes de emisión y la distancia entre estas y la población.

Esto se traduce en que, aunque exista una relación directa entre las emisiones y los niveles de calidad del aire, esta relación no puede entenderse como lineal.

Por este motivo, debe estudiarse de forma conjunta los resultados del inventario de emisiones y del estudio de caracterización de material particulado.

6.3.1 Metodología empleada

La clasificación de las fuentes emisoras en el inventario andaluz se ha realizado atendiendo al sector de actividad y al tratamiento dado para la estimación de sus emisiones, distinguiéndose entre fuentes puntuales, industriales y no industriales, y fuentes de área, móviles o estacionarias:

- a Fuentes puntuales
 - a.1 Plantas industriales
 - Producción de energía eléctrica
 - Industria petroquímica

- Industria química
- Industria papelera
- Cementos, cales y yesos
- Industria de materiales no metálicos
- Industria del aceite
- Industria alimentaria, excepto aceite
- Industria del metal
- Otras actividades industriales

a.2 Plantas no industriales

- Tratamiento de residuos sólidos
- Tratamiento de residuos líquidos

b Fuentes de área

b.1. Fuentes de área móviles

- Tráfico rodado
- Maquinaria agrícola y forestal
- Tráfico ferroviario
- Tráfico aéreo
- Tráfico marítimo
- Otros modos de transporte y maquinaria móvil

b.2. Fuentes de área estacionarias

- Sector doméstico, comercial e institucional
- Extracción y tratamiento de minerales
- Pavimentación de carreteras con asfalto
- Impermeabilización de tejados
- Distribución de combustibles, excepto gasolina
- Distribución de gasolina
- Limpieza en seco
- Uso de disolventes, excepto limpieza en seco
- Empleo de refrigerantes y propelentes
- Procesamiento y fabricación de productos químicos
- Agricultura
- Ganadería
- Emisiones biogénicas
- Incendios forestales
- Incineración de residuos
- Cremación

Para el cálculo de las emisiones de las fuentes puntuales se emplean metodologías denominadas de microescala, que estiman las emisiones de cada fuente de forma particular y pormenorizada utilizando datos individuales. Para ello, se emplean tanto los datos referentes a variables de actividad (tales como materias primas, combustibles y productos) notificados por las instalaciones y presentados en la Consejería; como los datos de monitorización en continuo de una serie de parámetros en los principales focos de emisiones de las instalaciones más importantes, que se reciben en el Centro de Datos de Calidad Ambiental de la propia Consejería.

Para las fuentes de área, generalmente, se aplican metodologías de macroescala, que estiman las emisiones sobre la base de datos estadísticos por superficie, per cápita o en base a un dato de actividad agregado específico para una determinada actividad.

Además de la organización por actividades, mencionada anteriormente, y que atiende a criterios tecnológicos y socio-económicos, también se considera la clasificación CORINAIR (CORE INventory AIR emissions). CORINAIR es un proyecto europeo que sienta las bases para la recopilación y organización de la información concerniente a las emisiones a la atmósfera, cuya metodología EMEP /EEA – CORIAIR recomienda la Agencia Europea de Medio Ambiente.

En cuanto a los contaminantes considerados, se tienen en cuenta los siguientes:

- Acidificadores, precursores de ozono y gases de efecto invernadero: Este grupo de compuestos cubre los requerimientos de los Protocolos de las Convenciones Marco sobre Contaminación Transfronteriza a Larga Distancia y Cambio Climático.
- Metales pesados, partículas y contaminantes orgánicos persistentes: Estos grupos de sustancias se incorporan siguiendo los programas de trabajo de las Conferencias OSPAR y HELCOM y el desarrollo de los protocolos sobre metales pesados y contaminantes orgánicos persistentes de la Convención sobre Contaminación Transfronteriza a Larga Distancia.
- Todos los contaminantes que aparecen en las sublistas de actividades del Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes (PRTR, en inglés “Pollutant Release and Transfer Registers”), para los que se han encontrado factores de emisión.

En el presente apartado se presentarán los resultados referentes a PM₁₀, contaminante objeto de la elaboración del anterior Plan de mejora de calidad del aire de Carboneras (publicado en 2014) y para el que se han ejecutado medidas correctoras que han supuesto su reducción, otros contaminantes para los que hay establecidos valores límite o valores objetivo de calidad del aire y sustancias precursoras de ozono y partículas secundarias. El contaminante que motiva la elaboración del actual Plan de mejora de la calidad del aire en Carboneras, es el ozono.

Se resumen a continuación los principales criterios considerados en el cálculo de las emisiones:

- Para las fuentes puntuales se emplean, con el siguiente orden de preferencia, datos de medidas en continuo de las emisiones, factores de emisión propios obtenidos del análisis de medidas puntuales, balances de materia y factores de emisión.
- Para las fuentes de área se parte de los datos agregados a nivel provincial o autonómico, calculados con factores de emisión, y posteriormente se procede a la desagregación de las emisiones a nivel municipal usando en la medida de lo posible la misma variable de desagregación que se emplea en el cálculo.
- Con carácter general, para el cálculo de las emisiones a partir de factores de emisión se selecciona la metodología EMEP/ EEA-CORINAIR, pero en numerosas ocasiones esta metodología ha precisado ser complementada con factores procedentes de EPA (Environmental Protection Agency) de EE.UU. y otras fuentes.

En el Inventario de Emisiones a la Atmósfera de Andalucía, todas las fuentes emisoras se conciben como objetos físicos que pueden ser ubicados geográficamente, aplicando este concepto tanto a las fuentes puntuales como a las fuentes de área.

6.3.2 Emisiones inventariadas en la Zona Industrial de Carboneras

A continuación, se muestran en diversas tablas y gráficos los resultados del inventario de emisiones en la Zona Industrial de Carboneras.

En la Tabla 6.3, se muestra la contribución relativa en el año 2020 de los distintos sectores de actividad a las emisiones de contaminantes y de precursores de formación de ozono y partículas secundarias.

Tabla 6.3. Porcentaje de emisiones por sector de actividad de partículas y precursores gaseosos de formación de ozono y partículas secundarias

Sector de actividad	PM	PM ₁₀	PM _{2,5}	SO ₂	NO _x	COVNM	NH ₃
Actividades Biogénicas					8%	71%	1%
Actividades Extractivas y Tratamiento de Minerales	35%	27%	6%				
Agricultura y Ganadería	19%	19%	6%	2%	8%	4%	93%
Cementos, cales y yesos	8%	11%	9%	3%	55%		4%
Doméstico, comercial e institucional	9%	14%	29%	1%		2%	1%
Producción de energía eléctrica		1%	1%	35%	3%		
Tráfico marítimo	6%	10%	19%	56%	13%	2%	0%
Tráfico rodado	9%	11%	19%		13%	3%	1%
Otras actividades	14%	7%	12%	2%		17%	
Total	100%	100%	100%	100%	99%	100%	100%

Por lo que respecta al material particulado, las actividades extractivas suponen el principal sector emisor siendo su importancia relativa menor cuanto más finas son las partículas. También puede apreciarse como el sector agricultura y ganadería es el segundo en importancia para partículas más gruesas, y pierde peso para PM_{2,5}. El principal sector de aporte de PM_{2,5} es el doméstico (o residencial), comercial e institucional (RC&I) que contribuye notablemente a las emisiones de partículas finas inventariadas en la Zona Industrial de Carboneras, seguido del tráfico marítimo y tráfico rodado.

Respecto al SO₂, el sector con mayor relevancia en su emisión se corresponde con el tráfico marítimo, seguido de la producción de energía eléctrica.

El sector cementos, cales y yesos es el que mayores emisiones aporta a NO_x, seguido del tráfico marítimo y rodado.

En cuanto a las emisiones de COVNM (precursor tanto de ozono como de partículas orgánicas secundarias) el principal emisor son las fuentes biogénicas.

Por último, en relación con el NH₃ (precursor de partículas inorgánicas secundarias), agricultura y ganadería muestran la mayor contribución de todos los sectores de actividad contemplados, suponiendo un 93% de las emisiones inventariadas, de las cuales el 66% corresponden a agricultura y el 27% a ganadería.

Debido a que las partículas han sido el contaminante que han motivado la elaboración del anterior Plan de mejora de la calidad del aire de la zona de estudio, en las Figuras 6.27 y 6.28 se muestra la evolución de las emisiones de partículas desagregadas por sectores a lo largo del periodo 2015-2020, pudiendo observarse cómo la producción de energía eléctrica presenta la mayor contribución en los cuatro primeros años del periodo analizado, evidenciándose un notable descenso a lo largo periodo, y situándose por debajo de otros sectores en los años 2019 y 2020. Este comportamiento se debe a la disminución en la operación de la Central Térmica Litoral, que hasta el año 2018 ha funcionado a ritmo normal, en el año 2019 ha tenido una disminución alta en su funcionamiento y en los años 2020-2021 ha operado de forma marginal hasta su parada el 26/11/2021.

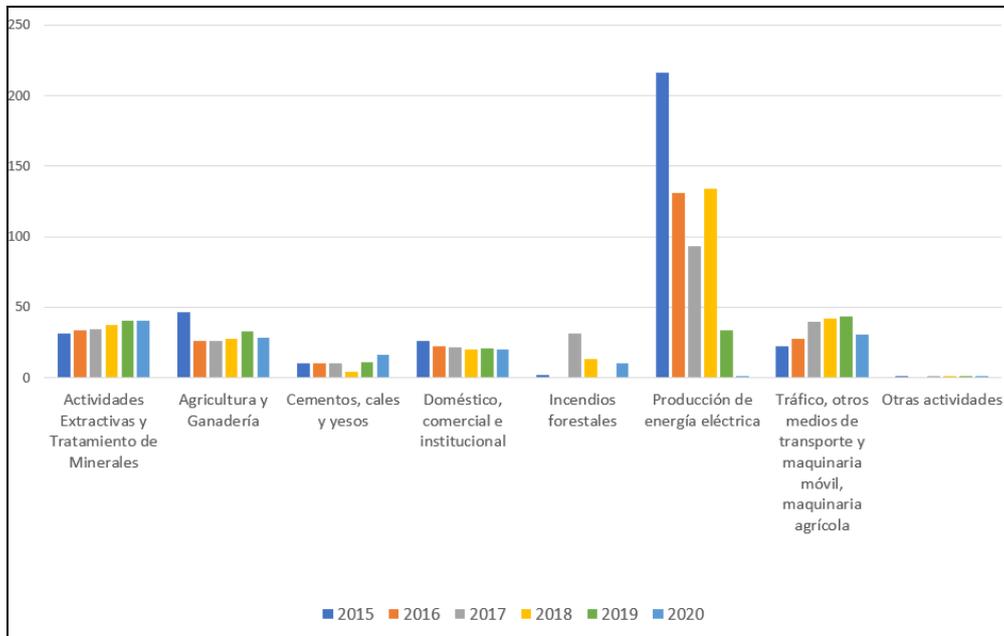


Figura 6.27. Evolución de las emisiones inventariadas de PM₁₀ (t/año)

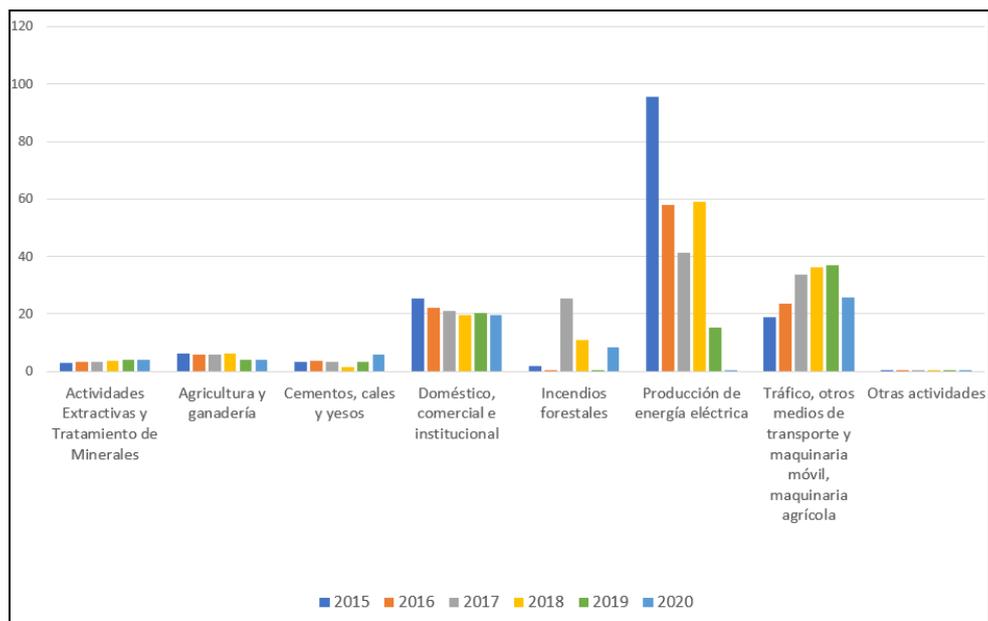


Figura 6.28. Evolución de las emisiones inventariadas de PM_{2,5} (t/año)

Una vez ha descendido la operación de la central térmica (en el año 2019 presenta un bajo grado de funcionamiento y en el año 2020 su operación fue marginal), la disminución en la emisión de partículas PM₁₀ inventariadas se ha visto reducida en el año 2020 respecto al año 2015 en más de 215 t/año. Esto también ha supuesto la redistribución de los porcentajes de contribución de los demás sectores. La disminución de las partículas PM_{2,5} ocasionada por la parada de la central térmica ha supuesto que han dejado de emitirse en el año 2020, respecto de las emisiones del año 2015, 95 t.

El COVNM es un contaminante precursor del ozono, y su evolución a lo largo del periodo se muestra en la siguiente gráfica:

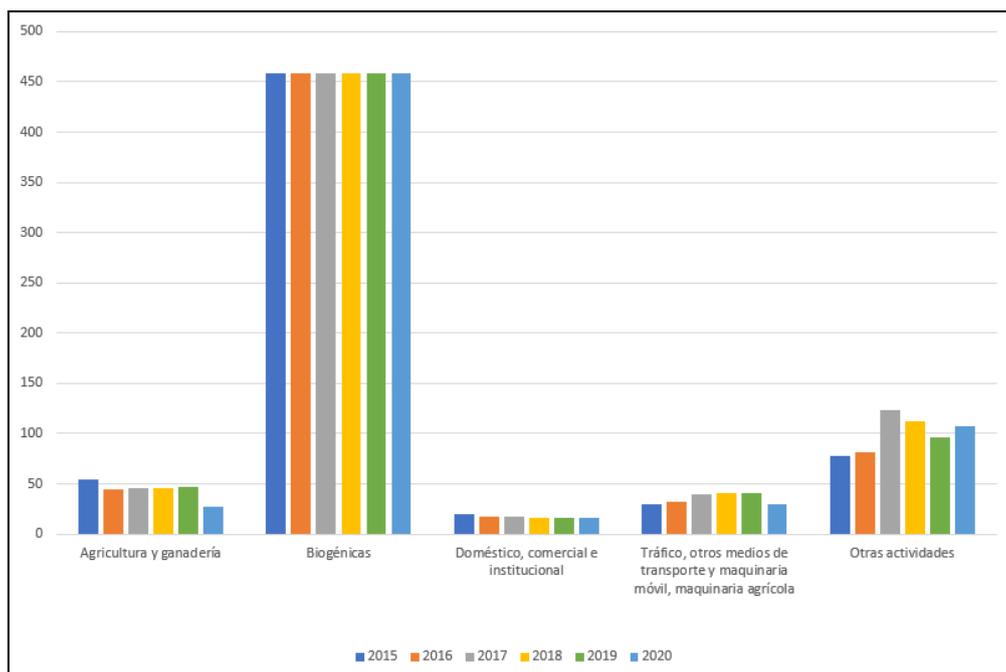


Figura 6.29. Evolución de las emisiones inventariadas de COVNM (t/año)

La mayor aportación a las emisiones de COVNM procede de fuentes biogénicas, que no sufre variación a lo largo del periodo analizado, seguido del conjunto de otras actividades, donde sí se observa un ligero incremento.

Por otro lado, se aprecia un descenso en las emisiones de NO_x y SO_2 , que a lo largo del periodo de estudio ven reducida la aportación de emisiones en el sector de producción de energía eléctrica debido a la disminución de la operación de la Central Térmica:

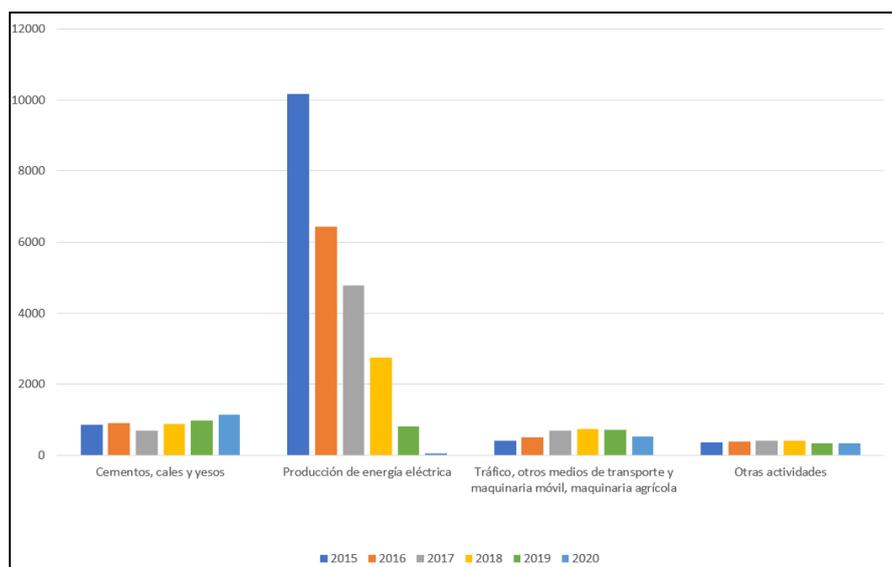


Figura 6.30. Evolución de las emisiones inventariadas de NO_x (t/año)

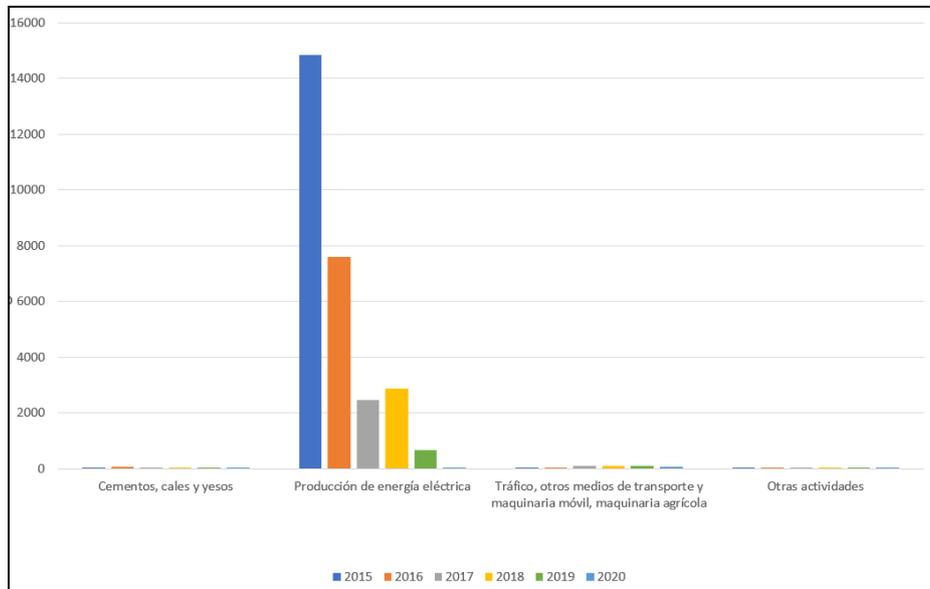


Figura 6.31. Evolución de las emisiones inventariadas de SO₂ (t/año)

A la vista de los resultados mostrados, es importante hacer particular hincapié en la significativa aportación que la producción de energía eléctrica realizaba al conjunto de las emisiones de PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x y SO₂ en el ámbito del Plan, y la drástica reducción a lo largo del período 2015-2020, que ha finalizado con la parada en noviembre del año 2021 de la Central, y ha supuesto, por una parte la importante reducción de la emisión de contaminantes a la atmósfera, que se ha visto reflejada en los niveles de inmisión registrados, tal como se ha puesto de manifiesto en el Capítulo 5, y por otra parte la redistribución de los porcentajes de contribución de emisión de los diferentes sectores de actividad a cada contaminante.

En el año 2020, en el que la Central Térmica ha operado marginalmente, se observa que la distribución de las aportaciones de emisiones de todos los contaminantes se ve modificada respecto a la del año 2015, y se aprecia ganancia de peso para otros sectores frente a la disminución del sector de producción de energía eléctrica, sin perder de vista que las emisiones se han visto reducidas notablemente.

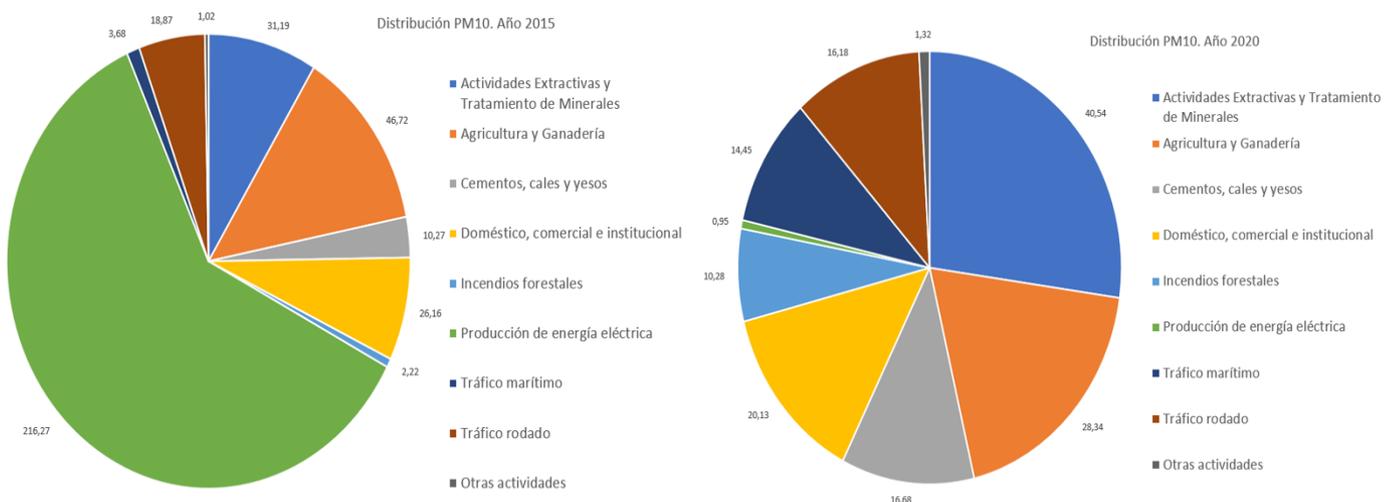


Figura 6.32. Distribución por sectores de las emisiones inventariadas en los años 2015 y 2020 de PM₁₀ (t/año)

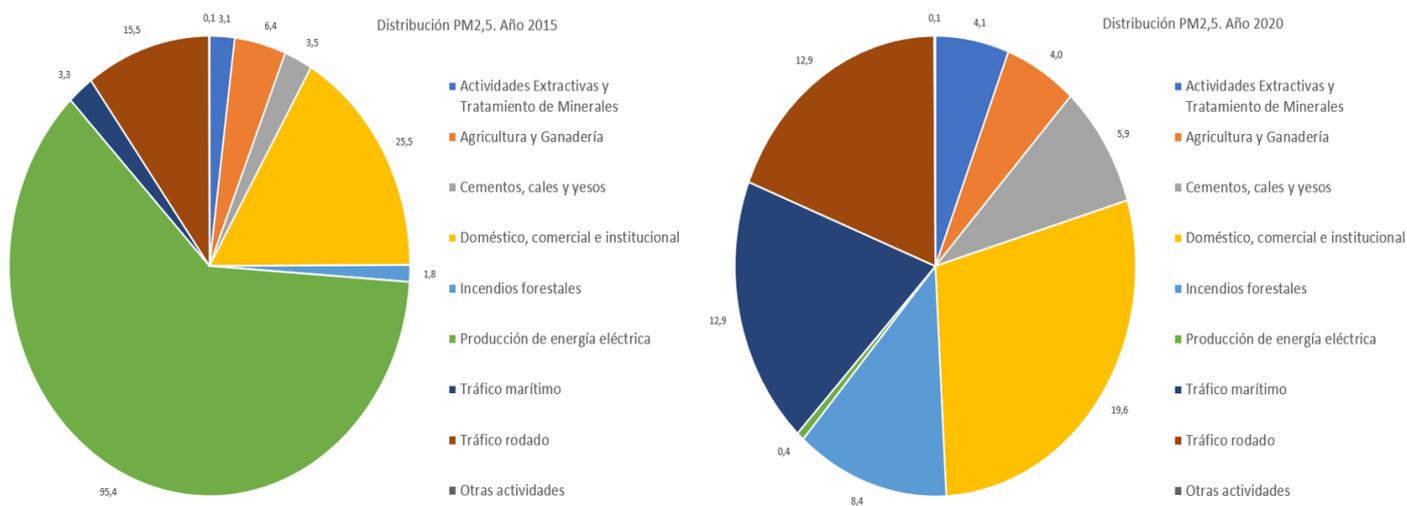


Figura 6.33. Distribución por sectores de las emisiones inventariadas en los años 2015 y 2020 de PM_{2,5} (t/año)

Como puede apreciarse en las Figuras 6.32 y 6.33 en el año 2015 el sector con la mayor aportación a las emisiones de PM₁₀ y PM_{2,5} es la producción de energía eléctrica, mientras que en el año 2020 las fuentes más relevantes pasan a ser las actividades extractivas en el caso de PM₁₀, y el sector doméstico, comercial e institucional en el caso de emisiones de PM_{2,5}.

Dada la importancia de varios sectores para ambos tipos de material particulado en el año 2020, se ha procedido a desagregar las emisiones de los diferentes sectores en sus correspondientes actividades secundarias, recogiendo las emisiones desagregadas del año 2020 en la Tabla 6.4.

Tabla 6.4. Emisiones en toneladas de PM₁₀ y PM_{2,5} desagregadas en actividades secundarias

	PM ₁₀ (t)	PM _{2,5} (t)
Actividades extractivas	40,5	4,1
Minería (excepto energética)	40,5	4,1
Agricultura	17,7	3,4
Combustión Agricultura. Calderas < 50 MWt	0,97	0,95
Combustión Agricultura. Motores Estacionarios	1,54	1,54
Cultivos permanentes sin fertilizantes	0,33	0,01
Quema de residuos agroforestales	0,41	0,39
Resto de cultivos sin fertilizantes	4,36	0,17
Uso de fertilizantes. Cultivos permanentes	0,53	0,02
Uso de fertilizantes. Resto de cultivos	9,5	0,37
Ganadería	2,9	0,24
Gestión de estiércol con referencia a compuestos nitrogenados	2,9	0,24
Cementos, cales y yesos	16,7	5,9
Fabricación de cemento	16,7	5,9
Doméstico, comercial e institucional	20,1	19,6
Sector Doméstico. Biomasa	19,7	19,2
Sector Doméstico. Gasóleo	0,005	0,005
Sector Doméstico. GLP	0,05	0,05
Sector Comercial e Institucional	0,40	0,35
Incendios forestales	10,3	8,4
Arbolado	0,04	0,03
Matorral	10,2	8,4
Producción de energía eléctrica	0,9	0,4
Centrales térmicas convencionales	0,9	0,4
Tráfico marítimo	14,4	12,9
Tráfico marítimo	14,4	12,9
Tráfico rodado	16,2	12,9
Tráfico interurbano	3,5	3,5
Tráfico rural	0,97	0,97
Tráfico urbano	3,6	3,6
Ciclomotores < 50 cm ³	0,03	0,03
Maquinaria agrícola	0,61	0,61
Maquinaria móvil. Industria	0,35	0,35
Maquinaria móvil. Silvicultura	0,00	0,00
Abrasión del pavimento	2,71	1,46
Desgaste de neumáticos y frenos	4,47	2,47
Producción de energía eléctrica	0,95	0,41
Centrales térmicas convencionales	0,95	0,41
Otras actividades	1,31	0,06

Tal y como se observa en la Tabla 6.4, la minería es la actividad secundaria que realiza el mayor aporte de emisiones de PM₁₀, seguida por la combustión de biomasa en el sector doméstico, y la tercera actividad que mayor aporte realiza es la agricultura, seguida de cerca por fabricación de cemento, el tráfico rodado y el tráfico marítimo.

En el caso de las partículas PM_{2,5} el aporte de emisiones proviene mayormente del sector doméstico, comercial e institucional. En la Tabla 6.4 puede verse que la práctica totalidad de las emisiones de PM₁₀ y PM_{2,5} del sector

residencial, comercial e institucional son debidas a la combustión de biomasa, que supone el 98% de las emisiones del sector RC&l para PM₁₀ y del 98% para PM_{2,5}.

Los siguientes sectores que aportan mayor material particulado PM_{2,5} son el tráfico marítimo y el tráfico rodado.

Para NO_x y SO₂ la distribución por sectores en los años 2015 y 2020 se representa en las siguientes gráficas.

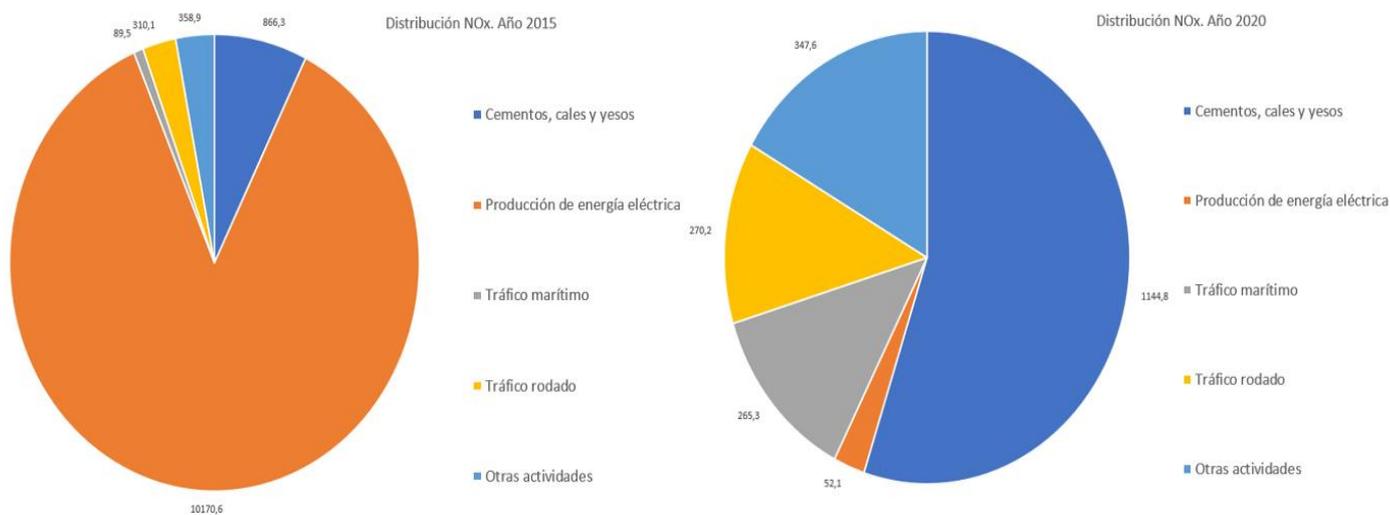


Figura 6.34. Distribución por sectores de las emisiones inventariadas en los años 2015 y 2020 de NO_x (t/año)

Las emisiones de NO_x en el año 2020 son ocasionadas por el sector de fabricación de cementos seguido del tráfico, mientras que en el año 2015 procedían en su mayor parte del sector de producción de energía eléctrica.

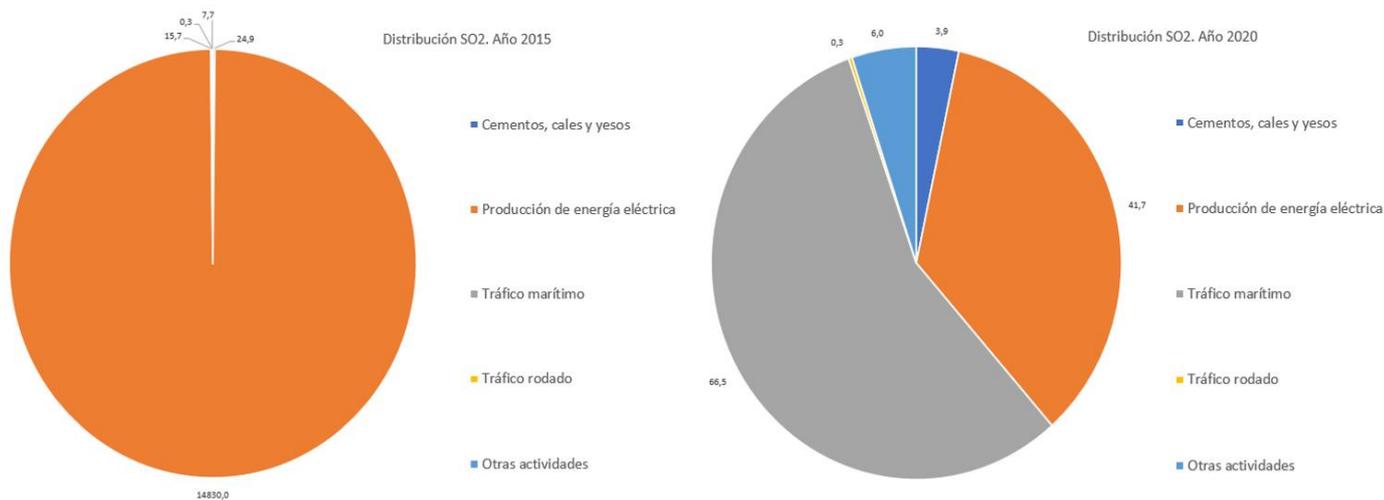


Figura 6.35. Distribución por sectores de las emisiones inventariadas en los años 2015 y 2020 de SO₂ (t/año)

Se observa que la práctica totalidad de las emisiones de SO₂ en el año 2015 procedían del sector de producción de energía eléctrica, y en el año 2020 el sector que más emisiones de SO₂ aporta es el tráfico marítimo seguido de la producción de energía eléctrica. En el año 2020 la Central Térmica operó de forma marginal, y en el año 2021 ha cesado de operar.

Los niveles de calidad del aire para los contaminantes NO_x y SO₂ se sitúan por debajo de los valores límites de la normativa actualmente en vigor, así como de los valores límites de la Propuesta de Directiva, tal como se ha detallado en el capítulo 5; no obstante, los NO_x son contaminantes precursores de la formación de O₃ (objeto del presente Plan). Teniendo esto en cuenta, no se van a proponer medidas para la reducción de SO₂, pero sí para NO_x.

En cuanto a las emisiones de COVNM, se ha visto que las fuentes biogénicas son el principal grupo de aportación, seguido del conjunto de otras actividades. En la siguiente gráfica se representa desagrupado este último grupo en aquellas que tienen mayor aporte de COVNM para identificar cuáles son los sectores que aportan mayores emisiones dentro del mismo:

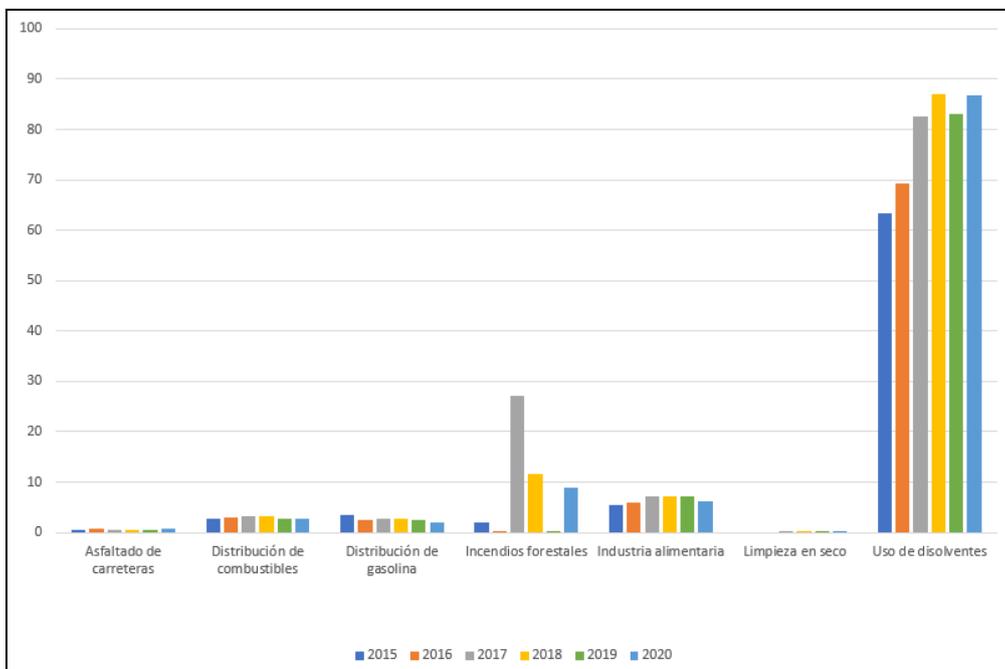


Figura 6.36. Evolución de las emisiones inventariadas de COVNM (t/año) en el grupo “otras actividades”

Se observa que el uso de disolventes aporta la mayor parte de las emisiones de COVNM de “otras actividades”. Los porcentajes frente a las emisiones totales de COVNM en el año 2020 son para fuentes biogénicas del 71% y para uso de disolventes un 12%.

6.4 CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS DEL OZONO

El ozono (O₃) es un contaminante que no se emite como tal, sino que es un contaminante secundario que se forma en la atmósfera a partir de sus precursores mediante complejos procesos de fotooxidación. La complejidad y diversidad de factores que intervienen en la formación de ozono troposférico dificultan el planteamiento e implantación de medidas eficaces para reducir sus niveles de concentración en el aire ambiente.

6.4.1 La complejidad del ozono y su impacto en la estrategia de reducción de niveles en el aire ambiente

La radiación solar juega un papel determinante en la formación de ozono, siendo necesaria la citada radiación solar para la fotólisis del NO_2 en NO y oxígeno atómico, siendo éste tan activo que reacciona rápidamente con NO para generar de nuevo NO_2 o con O_2 para formar O_3 . El O_3 es también muy reactivo y reacciona con NO para dar NO_2 y O_2 . Estas reacciones presentan un carácter circular que no justifica su acumulación en la atmósfera.

Pero la presencia en la atmósfera de otros precursores (fundamentalmente COV, pero también CO y CH_4) posibilita que tengan lugar una serie de reacciones que dan lugar a radicales orgánicos que compiten con el ozono en cuanto a su afinidad con el NO , permitiendo así el aumento de las concentraciones de O_3 en el aire ambiente.

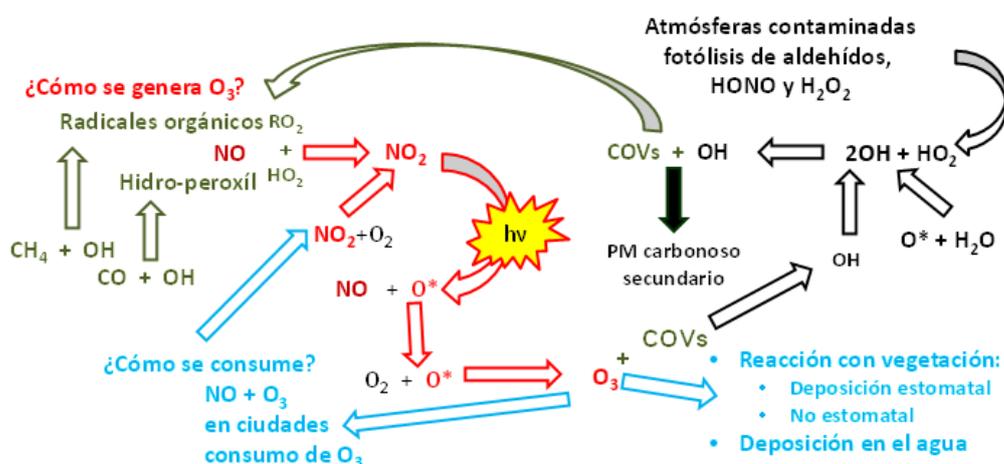


Figura 6.37. Procesos de generación y consumo de O_3

Fuente: CSIC, 2022. Bases científicas para la elaboración de un Plan Nacional de Ozono

Como puede apreciarse en la figura anterior, la formación de ozono va acompañada de la producción de una gran variedad de compuestos secundarios intermedios y finales, importantes para la calidad del aire. Esta alta complejidad de formación de O_3 implica que las estrategias necesarias para reducir su concentración en aire ambiente sean también muy complejas, dado que además la relación entre COVs y NO_x y el O_3 generado no son lineales. Además, la relación COVs/NO_x puede variar drásticamente temporalmente y espacialmente en una misma zona. Así, a lo largo del día en un fondo urbano esta relación decrece drásticamente en horas punta del tráfico y aumenta anterior y posteriormente. Cuando nos alejamos de la ciudad la relación aumenta marcadamente. Así, se distinguen clásicamente dos regímenes de formación de O_3 , al cual se añade otro propuesto recientemente. Estos se resumen en:

- **Formación de O_3 limitada por COVs :** se trata de condiciones donde el que se produzca O_3 depende de la concentración de COVs . En estos ambientes una disminución de NO_x puede llegar a no tener efecto sobre los niveles de O_3 , o incluso puede llegar a incrementarlo. Este tipo de ambiente de régimen se suele registrar en zonas urbanas e industriales con altas emisiones de NO_x .
- **Formación de O_3 limitada por NO_x :** se trata de condiciones donde la formación de O_3 depende de la concentración de óxidos de nitrógeno. En estos ambientes una disminución de COVs puede llegar a no tener efecto sobre los niveles de O_3 , o incluso puede llegar a incrementarlo. Este tipo de ambiente de régimen se suele registrar en áreas alejadas de zonas urbanas e industriales (con niveles de NO_x de fondo).

- **Formación de O₃ limitada por PM.** Recientes estudios han identificado ambientes con altas concentraciones de partículas, en los que el material particulado actúa eliminando radicales HO₂ que de otro modo reaccionarían con el NO para producir O₃ en condiciones limitadas por COVs. Por tanto, una reducción marcada de niveles de PM en ambientes urbanos puede traducirse también en un incremento en O₃ debido a la mayor disponibilidad de HO₂.

Por consiguiente, la tasa de formación de O₃ está fuertemente **influenciada por la relación NOx-COVs**. En las zonas urbanas, la producción de O₃ suele estar limitada por los COVs (COVs-limitada) mientras que en las zonas rurales normalmente está limitada por los NOx (NOx-limitada).

Aunque los NOx y COVs son precursores de O₃, a escala local y regional, **la titración de O₃ por NO** ($\text{NO} + \text{O}_3 \rightarrow \text{NO}_2 + \text{O}_2$) **y la ozonólisis de los COVs** pueden **disminuir temporalmente y de forma significativa** las concentraciones de O₃.

Las emisiones de los principales precursores de O₃ (fundamentalmente NO_x y COVs, y también CO y CH₄) han disminuido de forma significativa entre 2000 y 2020 tanto en Europa como en España y Andalucía. Pero desgraciadamente esta reducción en las emisiones de precursores no se ha trasladado para la mayoría de los estadísticos empleados para ozono, lo que es fiel reflejo de la gran complejidad de la problemática del O₃ troposférico, lo cual pone de manifiesto la dificultad para definir e implantar medidas efectivas para reducir sus niveles de concentración en el aire ambiente.

La formación de ozono a partir de sus precursores está influenciada por múltiples factores, entre los que cabe destacar:

- La gran variedad de fuentes y tipos de precursores, algunos de origen biogénico
- El relativamente largo tiempo de residencia en la atmósfera del O₃ y de algunos de sus precursores, lo cual facilita su transporte a diferentes escalas espaciales (local/regional/hemisférica)
- La capacidad de acumulación bajo determinadas condiciones atmosféricas durante varios días
- La no linealidad de las reacciones de COVs y NOx, pudiendo incluso la reducción de uno de ellos suponer un aumento del O₃ generado en determinadas condiciones
- Las intrusiones de O₃ estratosférico

Las regiones del sur de Europa son las que presentan mayores niveles de concentración de ozono, derivado de la ocurrencia de condiciones favorables para su producción y acumulación, tales como la mayor incidencia solar, las condiciones meteorológicas predominantes en las épocas más cálidas del año y las características de su orografía y su vegetación. En España también observamos diferencias por zonas geográficas, con las franjas septentrional, noroccidental y occidental presentando menos superaciones de los valores objetivo de protección a la salud de este contaminante que las zonas meridional, central y oriental, pues los contrastes climáticos y de emisiones son también importantes.

A pesar de la gran importancia de las condiciones ambientales, en el año 2020 no se superaron los valores objetivo de O₃ en zonas de España donde habitualmente sí tenía lugar dicha superación, como la franja mediterránea peninsular. Esto pone de manifiesto que existe margen de actuación para la mejora de la contaminación por O₃, pues las restricciones derivadas de la pandemia Covid supusieron una importante caída en emisiones de precursores, sobre todo asociadas a la reducción del tráfico rodado, del tráfico marítimo y del tráfico aéreo. No obstante, la persistencia de superaciones en Madrid, Extremadura y Andalucía evidencia lo complejo que es el problema.

6.4.2 Bases científicas para la elaboración de un Plan Nacional de Ozono

Dada la complejidad mencionada en el apartado anterior, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico encargó a destacados investigadores¹ el desarrollo de las bases científicas para la elaboración del Plan Nacional de Ozono, con una fecha objetivo de finales de 2024 para la finalización de los trabajos y la presentación de un documento preliminar en diciembre de 2022.

El documento preliminar se ha centrado en presentar los siguientes resultados de los análisis realizados respecto a:

- Diagnóstico de la situación actual (2015-2019), análisis de tendencias 2008-2019 y anomalía 2020-2021
- Identificación de Compuestos Orgánicos Volátiles (COVs) con mayor contribución potencial a la formación de O₃
- Síntesis del conocimiento sobre la fenomenología de episodios de contaminación de O₃ en las diversas cuencas atmosféricas
- Atribución de fuentes en los picos de alto ozono. Modelización/Estudios de sensibilidad para evaluar la efectividad de las medidas
- Propuesta preliminar de recomendaciones

Las tareas pendientes para 2023 y 2024 se orientan a la mejora de los inventarios de emisión y de las herramientas de modelización para obtener unos estudios de sensibilidad a las medidas del plan con menor incertidumbre, al mismo tiempo que se irán acumulando conocimientos sobre el comportamiento del O₃ en estos dos años, disponiéndose ya de resultados de las actuaciones acometidas en 2023.

6.4.2.1 Evaluación de tendencias y fenomenología de episodios de elevados niveles de ozono

Para estudiar la contaminación por ozono se emplean diversas métricas, siendo los parámetros normativos los de mayor relevancia a efectos de gestión de la calidad del aire.

Las métricas normativas son:

- **Máxima diaria de la media móvil octohoraria (MD8h)**. Este parámetro se emplea para el establecimiento del valor objetivo para protección de la salud de las personas, de manera MD8h no supere el valor de 120 µg/m³ en más de 25 ocasiones al año
- **EU120**: número de días en que MD8h supera 120 µg O₃/m³
- **AOT40**, acrónimo de “Accumulated Ozone exposure over a Threshold of 40 parts per billion”, que se expresa en µg/m³ × h y es la suma de la diferencia entre las concentraciones horarias superiores a 80 µg/m³ (equivalente a 40 ppb) y 80 µg/m³ a lo largo del período mayo-julio utilizando cada día únicamente los valores horarios medidos entre las 8:00 y las 20:00 horas, en hora central europea. Esta métrica se emplea para el valor objetivo para protección de la vegetación, establecido en 18.000 µg/m³ × h de promedio en un periodo de 5 años

¹ Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC); Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios del Agua (IDAEA), Barcelona Supercomputing Center (BSC) del Centro Nacional de Supercomputación; I Fundación Centro de Estudios Ambientales del Mediterráneo (CEAM); la Universidad del País Vasco (UPV); el Instituto de Tecnología cerámica (ITC); la Universidad de Zaragoza, la Universidad de Huelva y la Universidad de Aveiro

- **Promedio horario**, empleado para establecer el **umbral de información** ($180 \mu\text{g}/\text{m}^3$) y el **umbral de alerta** ($240 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

Adicionalmente a las métricas normativas, el parámetro SOMO35 (*sum of ozone daily maxima above 35 ppb*) representa la exposición media de la población (SOMO35, *sum of ozone daily maxima above 35 ppb*).

La variación espacial actual (2015-2019) de las métricas de O_3 representativas de exposición media siguen un claro gradiente climático creciente desde el noroeste hasta el sudeste. Sin embargo, a medida que las métricas se focalizan en parámetros más afectados por episodios de altas concentraciones de O_3 (EU120 o superaciones del umbral de información), este gradiente tiende a atenuarse y se destacan las regiones con *hotspots* de emisiones de precursores, donde la formación de O_3 local/regional es más relevante.

El 45% de las estaciones españolas superan el nivel crítico del parámetro SOMO35, situándose principalmente en las regiones del centro y sur de España y zonas sur del Mediterráneo.

Los *hotspots* de EU120 se localizan principalmente a sotavento de los grandes penachos urbanos, en estaciones de fondo regional y suburbano.

La mayoría de las estaciones no registran tendencias 2008-2019 crecientes o decrecientes estadísticamente significativas, independientemente de la métrica de O_3 considerada. Es decir, que a, pesar de la reducción en las emisiones de precursores para la mayoría de estaciones el O_3 se ha mantenido con pocos cambios en el citado periodo.

Sin embargo, se han detectado varias tendencias en diversas zonas, variando desde la tendencia al incremento (como por ejemplo Madrid) frente a la tendencia decreciente generalizada en Sevilla.

Estas tendencias diferenciadas de los niveles de O_3 se atribuyen a las diferencias en los descensos de NO_x en entornos generalmente con regímenes COV-limitados típicos de las zonas urbanas (donde disminuciones de NO_x , pueden conllevar aumentos de O_3), con descenso de las emisiones del tráfico rodado normalmente más acusado que el de los demás sectores, de manera que en las zonas donde el tráfico rodado supone un mayor porcentaje en las emisiones de NO_x (como Madrid) la menor disponibilidad de NO para la reacción de titración podría en parte explicar el mayor aumento de O_3 en esta zona. Las tendencias decrecientes de O_3 en Sevilla son probablemente el resultado de una tendencia decreciente de NO_x en un régimen de formación NO_x -limitado. Además, las diferencias en las emisiones de COVs, NO_x , CO y CH_4 de la agricultura, incluyendo la quema de residuos agrícolas y otros tipos de residuos entre estas regiones podrían haber contribuido a impulsar tendencias de O_3 diferentes.

Derivado de las restricciones por la pandemia Covid, los periodos primavera-verano en 2020 y 2021 registraron niveles de ozono relativamente bajos de forma generalizada en ciudades y también en zonas rurales a sotavento de los centros urbanos, probablemente debido a la reducción de las emisiones de precursores del tráfico rodado (en torno al 20 y 10% respecto a 2019, respectivamente), aéreo y marítimo (sobre todo de cruceros y ferris). De hecho, en 2020 fue la primera vez desde que se mide ozono que en la costa mediterránea española no se superó el valor objetivo de protección a la salud.

6.4.2.2 Potencial de formación de ozono. COVs objetivo

La capacidad de los diferentes compuestos que se engloban dentro de la familia de COVs para generar radicales, y por tanto O_3 , puede variar enormemente según las diferentes especies. Para caracterizar estas capacidades o potenciales de formación de O_3 de cada COV se utiliza como indicador el MIR (Maximum Incremental Reactivity) que representa la cantidad máxima de gramos de O_3 que puede formarse por cada gramo de COV. En la parte alta del rango del MIR hay especies que llegan a alcanzar $14 \text{ g O}_3/\text{g COV}$, mientras que en el rango más bajo hay COVs con valores próximos a 0, o incluso negativos. Para calcular el Potencial Máximo de Formación de O_3 (PMFO) hay que multiplicar el MIR por la concentración de cada COV.

Para complementar el estudio de la fenomenología de los episodios de contaminación por O₃ en España se realizaron campañas de mediciones en superficie de O₃, NO₂ y COVs con el objetivo de:

- Obtener una especiación detallada de una serie de COVs (oxigenados, OCOVs; e hidrogenados, HCOVs) en aire ambiente en cada una de las cuencas atmosféricas estudiadas.
- Calcular los PMFOs para los COVs a partir de las medidas de la campaña mencionada en el punto anterior y de los inventarios de emisión, y obtener para cada cuenca atmosféricas un listado de los COVs que contribuyen potencialmente más a la formación de O₃.

La finalidad última de identificar para cada cuenca atmosférica los COVs con mayor PMFO es focalizar las medidas de reducción de emisiones en estos compuestos, lo cual es especialmente relevante en zonas donde incrementa el O₃ por una reducción de la titración por NO debido a la bajada de niveles de NO_x, o por estar la formación de O₃ limitada por los COVs.

Los COVs que aparecen con altas contribuciones de PMFO en todas o muchas de las CCAA/cuencas atmosférica son: o,m,p xileno, tolueno, etanol, eteno, propeno, etilbenceno, formaldehído, ciclopentano, acetaldehído, butanal, estireno, butano, 1,2,3, trimetilben., 1,3,5 trimetilben., 1,2,4 trimetilben., etiltolueno y propilbenceno.

A fecha actual no se dispone de información específica para Andalucía Oriental, habiéndose identificado para Valle del Guadalquivir/Andalucía los siguientes COVs como los de mayor potencial de formación de ozono: Eteno, etanol, propeno, o,m,p xileno, tolueno, etilbenceno, formaldehído, acetaldehído, butanal, metilciclohexano, 1,2,4 trimetilbenceno, , etiltolueno, butano, baicetil, ciclopentano, buteno, 1,2,3 trimetilbenceno, propilbenceno, hexano, 1,3,5-trimetilbenceno, estireno.

6.4.2.3 Fenomenología de los episodios de contaminación por ozono en las distintas cuencas atmosféricas

Durante el periodo de alto ozono en España predominan condiciones anticiclónicas, entrando en juego circulaciones como vientos orográficos y brisas que frecuentemente se acoplan y refuerzan. El resultado es un conjunto de circulaciones mesoescalares, que se auto-organizan y consolidan cada día, con líneas de convergencia ligadas a la orografía que delimitan cuencas aéreas diferenciadas con rutas de transporte habitual de la masa aérea desde las áreas de emisión. Estas cuencas aéreas corresponden por tanto a áreas geográficas en las cuales los niveles de contaminantes están influidos en buena parte por las mismas circulaciones de viento y las mismas fuentes de emisión.

A estos efectos, Andalucía se divide en dos cuencas: Valle del Guadalquivir y Andalucía Oriental, encuadrándose la Zona Industrial de Carboneras en Andalucía Oriental. Dentro de Andalucía Oriental, se han analizado la dinámica del ozono en varias zonas, habiéndose analizado la zona Este en base a los datos de las estaciones de calidad del aire de Mojácar (estación de fondo rural situada en la costa), y Bédar (estación de fondo suburbano situada unos 14km hacia el interior y a 380 m s.n.m)².

² Aunque a priori pudiera tener más interés el estudio de la dinámica de O₃ en la estación de Rodalquilar (suburbana industrial), por registrar niveles de O₃ significativamente superiores en todas las métricas que los de Mojácar, no existen estaciones de AEMET cercanas a Rodalquilar para poder estudiar el comportamiento de O₃ asociado a los ciclos de viento, ya que la más cercana está situada en el Cabo de Gata y fuertemente influenciada por los vientos W-E del flujo del Estrecho

Los ciclos diarios de viento en abril-septiembre registrados en las estaciones AEMET cercanas a Mojácar (en la costa) y Bédar, muestran un comportamiento típico de brisa, con vientos de baja velocidad durante la noche con componentes de WNW y NNW (de tierra hacia el mar), que cambian repentinamente de dirección por la mañana (aproximadamente a las 9h) hacia componentes ESE-SE (del mar hacia el interior).

Las concentraciones promedio de O₃ son relativamente altas durante la noche, tanto en Mojácar como en Bédar, especialmente durante los días de superación del valor objetivo a largo plazo (81-95 µg·m⁻³ y 104-108 µg·m⁻³ respectivamente), lo que probablemente indica acumulación debido a recirculación durante los días anteriores a dichas superaciones. Estos días los niveles de O₃ marcan un mínimo alrededor de las 6h, como en el resto de las estaciones analizadas, debido probablemente a la máxima titración. Dichas concentraciones nocturnas producen ciclos diarios de O₃ con poca variabilidad a lo largo del día en Bédar y en menor medida en Mojácar, lo que indica poca influencia de emisiones cercanas que puedan consumir el O₃, especialmente durante la noche en condiciones de baja velocidad de viento (Figura 15). Después de los mínimos matinales, las concentraciones de O₃ siguen ciclos diarios parecidos a los de las otras estaciones costeras, con concentraciones máximas promedio a las 13-14h los días de superación del del valor objetivo a largo plazo (~126 µg·m⁻³ en ambas estaciones, aunque en Bédar dichas superaciones se dan hasta 6 veces con más frecuencia al cabo del año), coincidiendo con viento de componente ESE-SE (dirección perpendicular a la línea de costa) y velocidad máxima. Las concentraciones de SO₂ en ambas estaciones se mantienen más altas durante el periodo de brisa diurna que en periodo nocturno, marcando máximos entre las 13-15h, mismo periodo en el que se alcanzan las concentraciones máximas de O₃, lo que sugiere transporte de masas de aire con mayores niveles de contaminantes desde el mar. Además, en Mojácar los días con superación del valor objetivo a largo plazo, los niveles de SO₂ son más altos, lo que refuerza la idea de que las masas de aire del mar contienen más concentración de contaminantes, probablemente debido a acumulación debida a recirculaciones de días anteriores.

6.4.2.4 Atribución de fuentes en los picos de alto ozono. Modelización/Estudios de sensibilidad para evaluar la efectividad de medidas

La concentración de O₃ troposférico en un momento y lugar determinado es el resultado no sólo de la formación fotoquímica a partir de COVs biogénicos y antropogénicos y NOx de una zona concreta, sino también, en gran medida, del transporte de O₃ desde zonas vecinas, del aporte regional y hemisférico, y de las inyecciones estratosféricas. Ello hace que la atribución de fuentes al origen de los episodios de O₃ sea una tarea extremadamente complicada y que solamente se pueda obtener mediante modelos complejos de calidad del aire.

En el marco de los estudios para la elaboración del Plan Nacional de Ozono, el Barcelona Supercomputing Center (BSC) ha acometido trabajos de modelización de concentraciones de O₃ con dos objetivos específicos:

- la estimación de la contribución nacional y transfronteriza a los niveles de concentración de O₃ en la España peninsular, distinguiendo en la transfronteriza la contribución hemisférica, europea y marítima (emisiones del tráfico marítimo)
- la cuantificación de los cambios en las concentraciones de O₃ bajo distintos escenarios de reducción de emisiones antropogénicas de precursores de O₃ en la España peninsular

El estudio de contribuciones mediante modelización permite estimar el margen de actuación para reducir las concentraciones de ozono tanto a nivel nacional como europeo. La modelización ha considerado distintos escenarios:

- **Escenario Base (EB)** de emisiones que caracteriza las emisiones antropogénicas en España para el año 2019 partiendo de las emisiones reportadas por el Sistema Español de Inventario de Emisiones. Esta fuente de

información ha sido combinada con el inventario de detalle disponible en el modelo HERMESv3 (módulo bottom-up), que se complementa con el modelo de emisiones biogénicas MEGAN que proporciona los flujos de emisión de la vegetación, con el objeto de generar datos de emisión geo-referenciados, desagregados espacial y temporalmente, y especiados para su uso en un modelo de calidad del aire.

- **Escenario Planificado (EP)** que parte del Escenario Base e incorpora los **cambios en las emisiones** derivadas de Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCAA) **para 2030**.
- **Escenarios Específicos (EE)**, que contemplan medidas específicas con variaciones con respecto al Escenario Planificado, con distinto potencial para contribuir a la reducción de las concentraciones de O₃:
 - (I) Escenario en el que se supone un cumplimiento parcial del 50 % en la reducción de emisiones del tráfico rodado prevista en el EP (es decir que solo se cumpla un 50% del objetivo de reducción del tráfico del PNIEC y del PNCCA (-30% en lugar del -60% planeado).
 - (II) Escenario de reducción adicional de emisiones marítimas (-20 %) y de tráfico aéreo (-25 %).
 - (III) Escenario de reducción adicional de las emisiones marítimas (-60 %), manteniendo la reducción de tráfico aéreo en un -25 %.
 - (IV) Escenario de reducción adicional de emisiones industriales en los sectores del refino y la fabricación de productos minerales no metálicos excepto cementeras (-25 %).

Para asegurar una mayor robustez de los resultados de modelización con escenarios de reducción de emisiones, se ha optado por trabajar con dos modelos de calidad del air, en concreto con los WRF-CMAQ (WRF para meteorología y CMAQ para la química atmosférica) y por otra el modelo acoplado MONARCH. Ambos sistemas son notablemente distintos en diseño (p. ej., meteorología distinta, acoplamiento meteorología-química offline u online, esquemas químicos de diferente complejidad) y su uso conjunto permite obtener una medida de la incertidumbre en la respuesta del O₃ a los distintos escenarios de reducción de emisiones, de manera que cuanto mayor es la discrepancia entre modelos, menor grado de confianza se otorga a los resultados obtenidos.

Para el estudio de contribuciones se ha simulado un dominio europeo etiquetando separadamente los precursores y el O₃ originados:

- En cada país de la Unión Europea
- Por el tráfico marítimo
- En el conjunto de países que no forman parte de la Unión Europea, pero sí del dominio de simulación
- Fuera del dominio de simulación y que representan el resto de contribuciones hemisféricas.

Las simulaciones abarcan tres años (2015-2017) durante el periodo de mayor interés para la formación fotoquímica del O₃ (junio-agosto).

A continuación, se resumen los principales resultados y conclusiones:

- Contribuciones nacionales en **episodios agudos** de contaminación entre junio a agosto de 2015-2017:
 - Las contribuciones nacionales a los niveles de O₃ son más altas durante los episodios de alta contaminación

- En estaciones problemáticas la contribución nacional puede representar en torno al 15 - 25 % en promedio durante los episodios con niveles de O₃ por encima de los 120 µg/m³
- La contribución nacional en estas mismas estaciones a los niveles de MD8h puede llegar hasta un 42% en días concretos
- Contribuciones de fuentes de O₃ en **promedio** para toda España entre junio y agosto de 2015-2017:
 - La contribución de los niveles de O₃ hemisférico (niveles de fondo) representan en promedio un 60 % del MD8h en España, aunque disminuye durante los episodios agudos de contaminación
 - Las emisiones nacionales contribuyen en un 15 % al MD8h promedio entre junio y agosto en todo el territorio, aunque el porcentaje varía en función del lugar y la situación meteorológica. Así, en zonas afectadas por precursores emitidos desde los grandes focos urbanos y durante episodios con fuerte producción fotoquímica local de O₃, la contribución nacional puede llegar hasta un 40-50 % del MD8h (p. ej. en estaciones de Castilla-La Mancha y Comunidad de Madrid).
 - Las emisiones marítimas representan la tercera contribución más importante al O₃ en España (10,7 % en promedio), especialmente en el Sur y Levante Peninsular, donde las contribuciones pueden llegar al 20 %.
 - Los países europeos vecinos de España contribuyen en un 8,2 % al MD8h promedio.
 - Los niveles MD8h medios de O₃ en España de junio a julio están afectados por una elevada contribución transfronteriza, aunque el margen de reducción de O₃ con medidas a nivel nacional es significativo.
- Escenario planificado EP:
 - La implementación de las medidas en el escenario EP consigue una disminución de los niveles de MD8h de -4 µg/m³ en promedio sobre todo el territorio.
 - Los resultados del modelo en las estaciones de calidad del aire alcanzan una reducción del 77% en las superaciones del umbral horario de información (episodios extremos) de 180 µg/m³
 - Reducción del 37% en las superaciones del valor objetivo de 120 µg/m³ para el O₃ MD8h en las estaciones donde se han registrado episodios extremos para el mes de julio 2019.
 - Andalucía se encuentra entre las cuencas atmosféricas con reducciones más importantes de MD8h
 - La disminución de emisiones resulta en una menor titración del O₃ en todas las ciudades, con efectos más visibles durante el pico de tráfico de la mañana. Sin embargo, se identifica durante el resto del día una respuesta diferenciada entre las ciudades costeras y las del interior. En las ciudades del interior, la menor destrucción de O₃ está más compensada por una menor producción local durante la tarde, resultando en bajadas notables MD8h. En cambio, en las ciudades costeras, la menor producción de ozono apenas compensa el aumento del O₃ por la reducción de la titración, resultando en reducciones menores de MD8h, e incluso pudiera darse un aumento
 - El tráfico rodado es el sector clave en la reducción generalizada del O₃ en España con las medidas del EP. La reducción del MD8h promedio en julio en este escenario puede llegar hasta -10 µg/m³ en algunas zonas (como el norte de la Comunidad de Madrid). Por ello es clave asegurar que se cumple el objetivo de reducir un 60% las emisiones de NO_x del tráfico rodado

- La reducción de las emisiones de tráfico implica un incremento notable del MD8h en Barcelona y algunas otras ciudades costeras debido al rol clave de la titración combinado con la influencia de las masas de aire marítimas y de las condiciones de ventilación específicas.
- Escenarios Específicos EE:
 - Después del tráfico rodado, el tráfico marítimo aparece como otro sector clave, pues contribuye notablemente en la producción de O₃ en España, sobre todo en las zonas costeras mediterráneas (hasta centenares de kilómetros tierra adentro) donde se concentra una gran parte de la población.
 - Añadido a las medidas del EP, una reducción del 20 % en las emisiones marítimas, lo cual está alineado con la potencial designación del Mar Mediterráneo como una zona de control de emisiones de óxidos de nitrógeno (zona NECA), permitirían rebajar sustancialmente el O₃ MD8h, tanto en promedio sobre julio (hasta -4 µg/m³ respecto al EP en zonas costeras específicas del levante) como en términos de frecuencia de superaciones, llegando hasta una reducción del 44% en el número de superaciones del valor objetivo 120 µg/m³.
 - Una reducción más ambiciosa de las emisiones marítimas de hasta el 60 % en lugar del 20 % permitiría alcanzar beneficios aún más elevados, con hasta -14 µg/m³ frente al EP en el levante, y una reducción del 55% en el número de superaciones del valor objetivo 120 µg/m³.
 - El O₃ responde de manera más limitada y localizada bajo los demás escenarios específicos de emisiones analizados, puesto que el PNCCA ya incluye medidas potentes sobre los sectores estudiados.
 - La respuesta de todas las medidas analizadas en la reducción de los niveles de O₃ es más importante en los episodios con concentraciones más elevadas dado que éstas se dan típicamente cuando hay una mayor contribución nacional. En este sentido, las medidas a nivel estatal ayudan a reducir el O₃ en los episodios dominados por formación fotoquímica.

En resumen, las medidas simuladas que muestran un efecto más significativo son el tráfico rodado (asegurar el cumplimiento de reducción del tráfico rodado urbano en -60%) y el tráfico marítimo, el cual aparece como un sector clave para la reducción del O₃, principalmente en zonas costeras mediterráneas, aunque sus efectos se dejan sentir hasta centenares de kilómetros tierra adentro.

6.4.2.5 Recomendaciones preliminares

Los trabajos acometidos hasta la fecha en el marco del desarrollo de las bases científicas para un Plan Nacional de Ozono plantean las siguientes recomendaciones preliminares:

- Clasificar las cuencas atmosféricas en España en regiones tipo a partir de la distribución espacial y los patrones de contaminación por O₃, para tener en consideración las diferentes necesidades de implementación de medidas:
 - **R1** (La Rioja, Galicia, Asturias, Canarias y Cantabria): comprende Canarias y las regiones del norte y noroeste de la Península (que reciben principalmente contribuciones externas de O₃ procedentes del transporte transfronterizo, así como contribuciones diluidas de otras cuencas españolas, además de contribuciones locales reducidas.
 - **R2** (la mayor parte de Castilla La Mancha, Castilla y León, Extremadura, País Vasco, Baleares, Aragón, Navarra y Murcia): incluye algunas zonas del noreste y del interior, donde además de las

contribuciones señaladas para R1, reciben mayores contribuciones de las cuencas vecinas con *hotspots* de O₃.

- **R3** comprenden los *hotspots* de O₃, es decir, las cuencas aéreas de Madrid, el norte de Barcelona, el Valle del Guadalquivir y el interior de la Comunidad Valenciana.
 - **R4** comprende la cuenca atmosférica cerrada de Puertollano, con emisiones locales muy elevadas que provocan episodios de O₃ agudos.
- Se recomienda tener en cuenta la regionalización del territorio a la hora de desarrollar políticas de reducción de precursores. Además, se sugiere que las medidas sean estructurales o que su aplicación sea con mayor intensidad en los meses de junio a agosto, cuando se registran la mayor parte de los episodios de contaminación.
 - Para los *hotspots* citados en el punto anterior con tendencias al incremento de O₃ (como Cuenca de Madrid y la Comunidad Valenciana), derivado de descensos de NO_x en entornos generalmente con regímenes COVs-limitados, se recomienda las medidas de reducción orientadas a los COVs con alta capacidad de formación de O₃ característicos de cada zona.
 - Como media los niveles de O₃ en la España peninsular presentan una contribución transfronteriza importante, tanto de origen europeo como hemisférico a las MD8h de junio a agosto. Por consiguiente, se recomienda impulsar medidas coordinadas a nivel internacional para abordar planes de reducción de emisiones que permitan disminuir los niveles de fondo de O₃ dominados en gran parte por las actividades continentales (Asia, EEUU, Europa) y el tráfico marítimo internacional. Impulsar la designación del Mar Mediterráneo como una zona de Área de Control de Emisiones de Óxido de Nitrógeno (NECA) puede ayudar de forma muy relevante a reducir los niveles de O₃ en el levante y sur español.
 - Para los episodios concretos que causan la superación del valor objetivo de MD8h de protección a la salud, la contribución local/nacional es mayor que para las medias junio a agosto, sobre todo en las regiones de tipo R3 y R4 identificadas, entre las que se encuentra Valle del Guadalquivir/Andalucía, siendo por tanto básico alcanzar la reducción del 60% de emisiones del tráfico rodado contempladas en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA).
 - En regiones caracterizadas por emisiones elevadas de NO_x, específicamente en grandes ciudades y zonas industriales, la reducción de las mismas implica una disminución de la titración de O₃ y por tanto puede darse un aumento en las concentraciones de O₃ en función de su localización. Este aumento ocurre preferentemente y se recomienda diseñar medidas adicionales para compensar este efecto, como reducir especialmente las emisiones de los COVs identificados como mayores contribuidores al PMFO para compensar el efecto de la menor titración.
 - Para el sector de transporte marítimo, además de la implantación de NECAs, se recomiendan también medidas de electrificación portuaria para reducir las emisiones de los motores de buques.
 - El impacto de las medidas contempladas en el PNCCA sobre los niveles de emisión de COVs es limitado; se recomienda realizar estudios de sensibilidad proponiendo medidas adicionales enfocadas a la reducción de COVs cuando se hayan reducido suficientemente las incertidumbres sobre los inventarios de emisión de COVs.

6.4.3 Conclusiones

La variedad de factores que determinan los niveles de concentración de ozono y la complejidad de las reacciones fotoquímicas que rigen su formación suponen un gran desafío para la adecuada definición e implementación de medidas eficaces para reducir su concentración en el aire ambiente, pues la concentración en cada lugar y momento depende no solo de los precursores biogénicos y antropogénicos emitidos localmente, sino también del transporte de O₃ y precursores de las regiones vecinas, el transporte regional y hemisférico, y las inyecciones de O₃ estratosférico.

Esta complejidad requiere de complementar los esfuerzos a nivel internacional, estatal, autonómico y local.

Los resultados de la modelización orientan sobre las medidas potencialmente más eficaces, pero al basarse la modelización en las emisiones inventariadas resulta necesario mejorar la fiabilidad de dichos inventarios (tanto nacional como autonómico), sobre todo en lo relativo a las emisiones de COVs, su especiación y la distribución temporal de las mismas.

Los niveles de ozono registrados en Andalucía Oriental son altos comparados con los medidos a nivel nacional. Para métricas centradas en la parte media de la distribución de concentraciones (O₃ promedio en abril-septiembre, O3AS, y SOMO35), los niveles de O₃ registrados en estaciones no rurales (normalmente más bajos que en estaciones rurales o remotas) son de los más altos de España, del orden de los medidos en estaciones rurales/remotas en otras localizaciones con altos niveles de O₃.

Los niveles de AOT40 registrados en Andalucía Oriental muestran que los niveles de O₃ en época de crecimiento vegetal están entre los más altos del país.

A nivel nacional, las estaciones que superan más veces el valor objetivo de protección a la salud humana son las situadas a sotavento de grandes focos de emisión. En Andalucía, los valores más altos se observan en estaciones del interior del Valle del Guadalquivir, en estaciones a sotavento de Málaga (Campillos) o la estación en altura de Víznar (Granada) y en menor medida, Bédar y Rodalquilar (en la costa este Mediterránea).

No obstante, en esta zona no se observan superaciones habituales del umbral de información (valor horario de 180 µg/m³), lo que muestra que la exposición al O₃ en esta área tiene carácter crónico, pero sin alcanzar episodios agudos (es decir, con niveles relativamente bajos en comparación con los grandes *hotspots* españoles).

Este carácter crónico de la exposición al O₃ parece deberse a múltiples factores como:

- Que las condiciones meteorológicas de la zona en verano son de entre las más favorables para la producción de O₃ del país, con intensa radiación solar, ausencia de precipitación y muy altas temperaturas
- Las emisiones de precursores de O₃ como por ejemplo las provenientes del tráfico marítimo y rodado (asociado al turismo costero en la zona), aunque tras el cese de actividad de una central térmica de carbón se han reducido ya de forma muy significativa las emisiones de NOx.
- Otros factores como las condiciones sinópticas típicas de verano y la orografía, que propician la presencia de ciclos de brisa y acumulación de contaminantes

Los resultados de los estudios sobre las bases científicas para un Plan Nacional de Ozono muestran la elevada importancia del transporte regional y hemisférico de ozono y sus precursores, disponiendo de más margen de actuación con medidas locales cuando los problemas de contaminación por ozono se deben más a episodios agudos de muy altos niveles que a una situación crónica de altos niveles en las métricas de O₃ representativas de exposición

media. En la Zona Industrial de Carboneras la situación no es de episodios agudos, sino de elevada exposición media, y por consiguiente las medidas locales tienen un potencial bastante limitado para disminuir los niveles de ozono.

Por consiguiente, la mejora de la calidad del aire en relación al ozono precisaría de la reducción de precursores tanto localmente como fundamentalmente a otros niveles (autonómico, nacional e internacional), siendo el tráfico marítimo, la fabricación de cemento y las quemas de restos agrícolas las actividades que a priori presentan mayor potencial para que las reducciones de sus emisiones repercutan en mejora de los niveles de ozono a nivel local.

6.5 FUENTES RESPONSABLES DE LA CONTAMINACIÓN

El objetivo por el que se elabora el actual Plan de mejora de calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras es para tratar de reducir las concentraciones de ozono en el aire, seleccionando medidas específicas para la disminución de las emisiones de sus precursores, principalmente NO_x y compuestos orgánicos volátiles.

El PM₁₀ era objeto del anterior Plan de mejora de calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras (publicado en 2014) que concluía que en la Zona Industrial de Carboneras las mayores emisiones de partículas, (un 79,3% en 2007) provenían del sector de producción de energía eléctrica. Las emisiones de partículas inventariadas se han visto reducidas notablemente en el periodo 2015-2020, al igual que las emisiones de NO_x y SO₂, lo que ha supuesto una mejora de la calidad del aire en los últimos años, que se ha visto reflejada en los niveles de inmisión de la zona, analizados en el Capítulo 5.

A raíz de los resultados de los diversos estudios realizados en la Zona Industrial de Carboneras, resumidos en los apartados anteriores, se concluye que las emisiones de PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x y SO₂, se han visto notablemente reducidas los últimos años debido a la disminución de emisiones en el sector de producción de energía eléctrica a lo largo del periodo 2015-2020, debido en gran parte al bajo grado de operación de la Central Térmica Litoral en los años 2019 y 2020, que ha culminado con el cese su operación en noviembre de 2021.

A causa de la reducción en la operación de la Central, en la zona se ha redistribuido la importancia de los distintos sectores en la contribución a la emisión de contaminación al aire, ganando relevancia sectores que anteriormente suponían una contribución relativa mínima. No ha de perderse de vista los bajos niveles de contaminantes en la actualidad en la zona.

En cuanto a los COVNM (precursor tanto de ozono como de partículas orgánicas secundarias) la principal fuente emisora son las emisiones biogénicas (71%), en concreto las emisiones foliares de herbazales y otra vegetación, sobre las que no se podrá proponer medidas ya que se trata de fenómenos naturales de la zona. El siguiente grupo es el uso de disolventes con un 12% de contribución a las emisiones totales de COVNM.

Las emisiones de cada sector y la contribución a los niveles de inmisión no presentan una relación lineal, pues en la atmosfera tienen lugar procesos de transporte, dispersión y reacción química, por lo que la incidencia está determinada por muchos otros factores además de por la magnitud de la emisión. La calidad del aire depende de factores como la meteorología y la orografía, por tal motivo, los resultados del inventario de emisiones han sido contrastados con estudios de caracterización del material particulado, análisis de las pautas de los niveles de contaminación y relación con las condiciones de viento.

En el *“Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado atmosférico y ozono troposférico para la elaboración de los planes de mejora de calidad del aire”* realizado por el Centro de Investigación en Química Sostenible (CIQSO) de la Universidad de Huelva, unidad asociada al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en materia de contaminación atmosférica, en la cuantificación de las fuentes principales de PM₁₀ identificadas mediante la técnica del modelo receptor para Plaza del Castillo en 2021 el factor identificado como regional más tráfico es el más relevante, suponiendo el 54% del PM₁₀, seguido del factor marino y del crustal (mineral). El aporte

de aerosol marino registrado es superior al encontrado en la mayoría de los emplazamientos analizados en el estudio. La presencia de elementos mayoritarios como NO_3^- , SO_4^{2-} en la fuente regional, que se originan a partir de procesos de oxidación en la atmósfera de SO_2 y NO_x , demuestra que a la estación de inmisión llegan componentes transformados que pueden tener su origen en fuentes alejadas, que pueden ser antropogénicas como el tráfico marítimo o actividades industriales ubicadas lejos de la estación.

7. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

Como se ha comentado a lo largo de este documento, la calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras ha experimentado en los últimos años una notable mejoría, de manera que en la situación actual todos los contaminantes, con la sola excepción del ozono, cumplen los valores límite y objetivos establecidos tanto por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero relativo a la mejora de la calidad del aire como por la Estrategia Andaluza de la Calidad del Aire.

Es el ozono, contaminante de origen secundario, el único que supera los estándares del citado Real Decreto. Así puede citarse como la estación de Rodalquilar ha mostrado superaciones por encima de las 25 permitidas¹ para el valor objetivo de ozono para la protección de la salud humana (120 µg/m³ como máxima diaria de las medias octohorarias) en todos los años del periodo analizado, salvo en el 2021. En el caso de la estación de La Granatilla, esta situación solo se ha dado el año 2019, sin que el resto de las estaciones (Fernán Pérez y la Joya) hayan registrado más superaciones de las admisibles.

Adicionalmente, indicar que para el resto de los contaminantes evaluados no se han registrado superaciones, pudiendo catalogarse la calidad del aire, en líneas generales, como bastante buena si consideramos los estándares arriba indicados.

En base a lo anterior, el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras, independientemente de la consideración adicional de medidas generales que puedan afectar al resto de contaminantes, tendrá como objetivo la limitación de emisiones de precursores del ozono (NO_x y COVNM).

7.1 FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS NIVELES DE CONCENTRACIÓN DE CONTAMINANTES EN EL AIRE

Los factores que influyen en la concentración de contaminantes presentes en el aire ambiente son:

- Condiciones ambientales
- Fuentes locales de emisión de contaminantes
- Formación de contaminantes secundarios en la atmósfera
- Transporte regional de contaminantes

7.1.1 Condiciones ambientales

Las condiciones ambientales tienen gran influencia tanto en el transporte y dispersión de contaminantes en la atmósfera como en la generación de contaminantes secundarios, y en los procesos de deposición y eliminación de contaminantes de la atmósfera.

En la Zona Industrial de Carboneras la meteorología está fuertemente influenciada por el régimen de brisas propio de las zonas costeras, siendo igualmente de interés la topografía, con cotas que superan los 300 m a distancias relativamente cercanas al mar.

A continuación, se describen los diferentes factores ambientales que influyen en los niveles de concentración de contaminantes en la atmósfera:

¹ En promedio de tres años

a) Régimen de vientos

La velocidad y dirección del del viento resultan determinantes en la concentración de contaminantes en un determinado ámbito geográfico.

Vientos de moderada y elevada intensidad ayudan a dispersar rápidamente los contaminantes en el área circundante, mientras que las calmas y vientos de muy baja intensidad juegan en contra de la dispersión de la contaminación.

En condiciones de elevada frecuencia de vientos débiles en los primeros metros sobre la superficie terrestre, es muy limitado el efecto del transporte convectivo horizontal y por consiguiente cobra especial relevancia el transporte convectivo vertical, que a su vez se ve limitado sobre todo en condiciones de estabilidad atmosférica.

Por otra parte, en el caso del material particulado los vientos fuertes pueden favorecer la resuspensión de polvo, sobre todo en terrenos desprovistos de vegetación y en las épocas más secas del año, siendo también de interés el transporte del spray marino propio de los enclaves costeros.

Los vientos más destacables en la zona son del NE y SW, según el eje de la costa, con velocidades, sobre todo en el segundo caso, que con frecuencia superan los 6 m/s. No obstante, se puede destacar como en general, los vientos con componente W son los predominantes en la zona, siendo los vientos del segundo cuadrante (SE) de escasa significación.

b) Estabilidad atmosférica

El concepto de estabilidad atmosférica se relaciona con el transporte convectivo vertical del aire. Las capas de aire suelen ordenarse en la atmósfera en función de su temperatura, con las capas más calientes abajo y las más frías arriba. En estas condiciones el aire más caliente sube y se mezcla con el aire frío de la atmosfera superior, dando lugar a un movimiento ascendente que contribuye a dispersar los contaminantes.

Pero en ocasiones este ciclo de movimiento se interrumpe cuando se forma una capa de aire frío que queda inmóvil sobre el suelo, frenado así la circulación ascendente. Este fenómeno se denomina inversión térmica y se produce con mayor frecuencia en las noches despejadas y frías de invierno, ya que el suelo pierde calor por radiación y las capas de aire cercanas a él se enfrían más rápido que las capas superiores. En estas condiciones los contaminantes emitidos a nivel local quedan atrapados, aumentando los efectos de la contaminación atmosférica.

La combinación de episodios de calmas e inversión térmica suponen unas condiciones muy desfavorables para la dispersión de contaminantes, episodios que se dan con mayor frecuencia en invierno y que acentúa el potencial impacto sobre la calidad del aire.

c) Topografía

La topografía ejerce una gran influencia sobre la dispersión de contaminantes en la atmósfera, condicionando el régimen local de vientos.

Como se ha comentado con anterioridad, en la topografía de los municipios de Carboneras y Níjar se puede destacar cotas de consideración en las proximidades de la costa. Esta orografía compleja, junto con el efecto del régimen de brisas existente (brisa marina del mar hacia la costa durante el día y brisa nocturna en sentido contrario), son factores determinantes en la consideración de los fenómenos de dispersión y evolución de los contaminantes atmosféricos.

d) Pluviometría

Las precipitaciones tienen un efecto de lavado muy beneficioso para la calidad del aire, eliminando de la atmósfera las partículas y gases contaminantes.

En el caso de las partículas, las precipitaciones también limitan la resuspensión de partículas crustales por efecto del viento.

Las precipitaciones en la zona de estudio, en general, son del orden de los 200-250 mm, siendo los últimos meses del año donde se presentan más acumulaciones.

e) Radiación solar

La radiación solar cataliza las reacciones fotoquímicas, favoreciendo así la formación de ozono y de material particulado secundario.

La latitud y la frecuencia de los episodios anticiclónicos dan lugar a insolación muy elevada en Andalucía, siendo la radiación solar bastante intensa en las horas centrales del día durante el periodo mayo-agosto. El área de estudio, al igual que la mayor parte de Andalucía, supera los 5 kWh/m² de radiación solar media anual sobre superficie horizontal.

f) Cobertura del suelo

La presencia de cobertura vegetal contribuye a disminuir la resuspensión de partículas crustales por efecto del viento, caracterizándose la zona por la prevalencia de los matorrales como principal cobertura en el ámbito del plan.

7.1.2 Fuentes locales de emisión de contaminantes

Los contaminantes atmosféricos pueden ser emitidos por muy diversas fuentes de origen natural o antrópico, pudiendo ser emitidos como tales a la atmósfera (contaminantes primarios) o ser generados por reacciones químicas (contaminantes secundarios).

Tal y como se ha comentado con anterioridad, el ozono es el contaminante que motiva la redacción del presente plan, por lo que son sus precursores los contaminantes a considerar de forma prioritaria en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras.

Como se indicó en el Capítulo 6, las principales fuentes de emisión de COVNM son de origen biogénico.

En relación a los óxidos de nitrógeno, el sector cementero es el que aporta más de la mitad de las emisiones de la zona en la actualidad, una vez que la actividad de producción de energía eléctrica en la zona ha perdido su histórica preponderancia. Otras fuentes de emisión de NO_x relevantes son el tráfico rodado y el tráfico marítimo.

7.1.3 Formación de contaminantes secundarios en la atmósfera

Las partículas secundarias se generan en la atmósfera por reacciones químicas donde intervienen los gases reactivos, principalmente los óxidos de nitrógeno, el dióxido de azufre y distintos vapores orgánicos. Las partículas de origen secundario presentan gran importancia, ya que por un lado constituyen una parte importante de las partículas tanto antrópicas como de origen natural, y por otro lado están contenidas en su mayor parte en el rango de las partículas finas, y por tanto con mayor capacidad de penetración en el aparato respiratorio.

Otros procesos de formación de partículas en la atmósfera de gran importancia son la condensación de humedad y vapores tanto orgánicos como inorgánicos sobre partículas preexistentes, tanto primarias como secundarias, y la coagulación de partículas.

El ozono no se emite directamente, sino que se forma en la atmósfera por reacciones fotoquímicas a partir de sus precursores, fundamentalmente NO_x y compuestos orgánicos volátiles. Las principales fuentes de NO_x son la industria y el tráfico (tanto marítimo como rodado, que en el ámbito de los municipios objeto de estudio puede llegar el 26% del total), mientras que las principales fuentes de emisión de COVNM son biogénicas, destacando como fuentes antropogénicas el uso de disolventes, la industria alimentaria y la distribución de combustibles. Destacar en este sentido la contribución de los incendios forestales, que en determinados años pueden igualmente considerarse como una fuente relevante de COVNM.

No obstante, cabe destacar que la formación del ozono no es directamente proporcional a las emisiones locales de sus precursores, sino que se genera a partir de complejas reacciones fotoquímicas favorecidas por la radiación solar y la temperatura, siendo también relevante la relación entre las concentraciones de COV y NO_x.

7.1.4 Transporte regional de contaminantes

Los fenómenos de transporte de masas envejecidas de ámbito regional pueden tener una gran influencia en los niveles de concentración de ozono, fenómeno que también es recurrente en el caso del material particulado.

En lo que respecta a este último, las intrusiones de masas de aire africano muy cargado en materia mineral dan lugar a situaciones episódicas de altos niveles de inmisión de partículas, siendo este efecto muy relevante a efectos de evaluar el cumplimiento de los valores límite de inmisión en numerosas regiones del sur de Europa y en concreto en la Zona Industrial de Carboneras, tal y como se detalla en el Capítulo 5.

7.2 CONTRIBUCIÓN DE LAS FUENTES RESPONSABLES A LOS NIVELES DE INMISIÓN DE CONTAMINANTES

La relación entre emisiones y niveles de calidad del aire no es lineal, dependiendo esta última de las condiciones ambientales descritas en el apartado anterior y de factores tales como las condiciones de emisión en los focos, la granulometría de las partículas y la posición relativa entre los focos y la población. En consecuencia, en el diagnóstico de situación realizado en el Capítulo 6, los resultados del inventario de emisiones han sido contrastados con el análisis de las pautas de los niveles de contaminación y relación con las condiciones de viento y estudios de caracterización del material particulado.

En base a este diagnóstico cabe destacar que los niveles de calidad del aire registrados en la Zona Industrial de Carboneras no solo dependen de las emisiones antropogénicas locales, sino que para determinados contaminantes también juegan un papel muy relevante las fuentes naturales y el transporte regional, como muestran los análisis estadísticos de contribución de fuentes mediante modelo de receptor en la composición del material particulado llevado a cabo por la Universidad de Huelva.

7.2.1 Contribución de fuentes locales

El principal problema de calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras deriva de los elevados **niveles de ozono**, tal y como se ha comentado con anterioridad. En este sentido, las fuentes locales de precursores juegan un papel relativo frente al transporte regional. Por consiguiente, las medidas de actuación se acometerán preferentemente a escala regional y serán complementadas con actuaciones a escala local. Los principales precursores de ozono son NO_x y COVNM². Así, las medidas orientadas a reducir las emisiones de NO_x tendrán también sinergias beneficiosas para los niveles de ozono. En relación a los óxidos de nitrógeno, ya se ha comentado como los máximos emisores son, de acuerdo al inventario de emisiones, la industria (cementera) y en menor medida el tráfico (tanto rodado como marítimo).

En cuanto a la afección de estas fuentes a los niveles de inmisión registrados en las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire, se debe volver a insistir en los bajos niveles detectados. A la vista de los diagramas polares de concentración de contaminantes realizados, en el caso de **NO_x**, no se aprecia un origen claro en general, con alguna excepción como puede ser el caso de Plaza del Castillo, en que la componente sur -coincidiendo con la dirección de las instalaciones portuaria de la zona, y a más distancia, de las actividades industriales- es la que propicia los valores más elevados de óxidos de nitrógeno, dentro de un contexto general de bajas inmisiones.

² En cuanto a compuestos orgánicos, la principal fuente antropogénica es el empleo de disolventes.

En el caso del ozono, y atendiendo a los diagramas polares antes citados, los mayores niveles de concentración se registran con los vientos predominantes de la zona, esto es, los de direcciones NE y SW, y como es lógico, en los periodos de más insolación (primavera, verano), de acuerdo a las pautas propias del transporte regional de masas contaminantes.

7.2.2 Fuentes naturales

Para la consideración del aporte de fuentes naturales se tiene en consideración los resultados de los análisis realizados por el Centro de Investigación en Química Sostenible (CIQSO) de la Universidad de Huelva, en este caso, en la estación de Plaza del Castillo. En dichos análisis se evidencia que la contribución de más interés en el material particulado es el origen regional y el tráfico, con importantes aportaciones del spray marino y el material crustal.

Dentro de las fuentes naturales, y en este caso en relación a los COVNM, precursores de ozono, debe insistirse nuevamente en que más del 70% de las emisiones tienen un origen natural (sin incluir las aportaciones de los incendios forestales, igualmente de interés en situaciones puntuales).

7.2.3 Transporte regional y nivel de fondo

Adicionalmente a los aportes naturales mencionados en el apartado anterior, el transporte regional también puede aportar material particulado con origen antropogénico a nivel regional. En este sentido, los Compuestos Inorgánicos Secundarios, con origen en emisiones antropogénicas tanto a nivel local como regional, suponen del orden del 21% del promedio anual de PM₁₀.

Por último, como es sabido el transporte regional juega un papel dominante en los niveles de ozono. Esta afirmación se ejemplifica en la zona de estudio ya que los niveles más altos medidos se registran en Rodalquilar, estación que dado su emplazamiento se encuentra potencialmente poco afectadas por la actividad local.

7.3 POSIBLES MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

En este apartado se identifica de forma muy resumida los campos de actuación de las posibles medidas de reducción dejando el planteamiento de éstas y su desarrollo para capítulos posteriores. En efecto, en el Capítulo 8 se relacionan las medidas existentes antes de la elaboración del presente Plan y en el Capítulo 9 se detallan las actuaciones adicionales derivadas del mismo. Se presentan a continuación de forma resumida las seis posibles áreas para el planteamiento de medidas para la mejora de la calidad del aire, indicando no solo las líneas principales de actuación sino también los principales organismos implicados en su implementación:

- Sector industrial y uso de productos
- Tráfico marítimo y actividad portuaria
- Tráfico rodado
- Sector agrícola y forestal
- Sector residencial/comercial/institucional
- Actividades de construcción y demolición
- Prevención/Sensibilización/Gestión

7.3.1 Sector industrial y uso de productos

- Control de focos canalizados e implementación de medidas correctoras, en su caso
- Control de focos no canalizados e implementación de medidas correctoras, en su caso.

Organismos implicados: Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul

7.3.2 Tráfico marítimo y actividad portuaria

- Control de manipulación de cargas (graneles)
- Impulso a las energías alternativas en el transporte marítimo
- Mejora de movilidad en puerto

Organismos implicados: Administración General del Estado, Autoridad Portuaria

7.3.3 Tráfico rodado

- Medidas destinadas a la movilidad: limitar la movilidad en vehículos motorizados particulares, fomento de la movilidad respetuosa con el medio ambiente (peatonal, bicicleta, transporte público, etc.)
- Medidas destinadas a los vehículos: fomento del vehículo eléctrico, renovación de la flota de vehículos particulares y de los servicios municipales considerando criterios ambientales, etc.

Organismos implicados: Administración General del Estado (AGE), Ayuntamientos, Diputación, Consejería de Industria, Energía y Minas, Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

7.3.4 Sector agrícola y forestal

- Limitación de quema de residuos agrícolas.
- Aumento de los incentivos para la gestión de los residuos agrícolas

Organismos implicados: Ayuntamientos, Diputación, Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural, Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul

7.3.5 Sector residencial/comercial/institucional

- Mejorar la calidad de la edificación en cuanto a aislamientos térmicos, con objeto de lograr disminuir la demanda energética.
- Mejora de la eficiencia de instalaciones térmicas en edificios nuevos y existentes, así como la penetración de energías renovables tales como la dotación de instalaciones de energía solar térmica en rehabilitación de edificios existentes y construcción de nuevas edificaciones.

Organismos implicados: Ayuntamientos, Diputación, Agencia Andaluza de la Energía, Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

7.3.6 Actividades de construcción y demolición

- Impulso de la aprobación y aplicación de una ordenanza municipal sobre tipo de gestión ambiental en obras de construcción y demolición

- Vigilancia Ambiental en obras de infraestructuras.

Organismos implicados: Ayuntamientos, Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

7.3.7 Prevención/Sensibilización/Gestión

Se trata de medidas orientadas tanto a fomentar las buenas prácticas ambientales de la población en general como a gestionar la mejora del control de emisiones, la evaluación de la calidad del aire y las inspecciones de instalaciones industriales.

Organismos implicados: Ayuntamientos, Diputación, Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul

7.4 OBJETIVOS CUANTIFICADOS DE REDUCCIÓN DE NIVELES DE CONTAMINACIÓN

Los principales objetivos del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras se reproducen a continuación, debiendo destacarse que estos objetivos se enmarcan en un contexto actual de cumplimiento de los valores límite y objetivo -salvo el comentado caso del valor objetivo de ozono- establecido no solo por el Real Decreto 102/2011 de 28 de enero relativo a la mejora de la calidad del aire, sino también por la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire. Por ello, se ha de prestar especial atención a:

- Limitar las emisiones de precursores de ozono para contribuir a reducir los niveles de ozono en el ámbito del plan y resto de zonas a nivel regional
- Controlar las emisiones del resto de contaminantes a fin de conservar la buena situación actual.
- Progresar en el cumplimiento tanto de los valores límite de la propuesta de directiva para 2030 como del objetivo del Pacto Verde Europeo de contaminación cero en 2050, definida en lo relativo a calidad del aire como aquellos niveles que no provoquen daños a salud humana y los ecosistemas, de conformidad con la senda planteada en la propuesta de directiva de calidad del aire ambiente y un aire más limpio en Europa, y los correspondientes valores límite y valores objetivo propuestos para 2030.

Estos objetivos generales se particularizan a continuación para el caso del ozono.

a) Ozono

La evaluación para ozono se realiza en base a las superaciones en periodos de 3 años, teniéndose en Rodalquilar más de 25 superaciones de promedio anual en todos los periodos trienales evaluados excepto el trienio 2019-2021, y adicionalmente en La Granatilla en el trienio 2017-2019. El objetivo cuantificado equivale a no volver a superar el valor objetivo para protección de la salud en más ocasiones de los 25 días permitidos, lo cual se corresponde con que el percentil 93,15 de los máximos diarios de las medias octohorarias no superen los 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$:

- Reducción del percentil 93,15 de los máximos diarios de las medias octohorarias en 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ya que para el periodo trienal más desfavorable (2017-2019) del periodo de referencia 2017-2021 el promedio del citado percentil en Rodalquilar ha sido de 123,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

8. ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD

El presente capítulo muestra un resumen de las medidas ya existentes a nivel internacional, nacional, autonómico y local orientadas a reducir las emisiones de contaminantes a la atmósfera y que, por tanto, pueden contribuir a corregir los problemas reales identificados en el Capítulo 6 del presente documento. Estas medidas han sido extractadas de las diferentes regulaciones, políticas y planes existentes y programados a corto, medio y largo plazo en el ámbito del Plan, y complementan a las medidas del Plan de Actuación que se presenta a continuación en el Capítulo 9.

El resumen de este capítulo se desarrolla de forma complementaria en los Anexos I (Medidas existentes antes del año 2008) y II (Medidas existentes tras junio de 2008).

La identificación de medidas existentes tiene en consideración los factores identificados como principales responsables de la contaminación, que en el caso de la Zona Industrial de Carboneras se centran fundamentalmente en disminuir las emisiones del sector industrial, tráfico marítimo y rodado, así como las procedentes del sector agrícola.

8.1 MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008

Tanto la normativa como los instrumentos de planificación (Guías, Estrategias y Planes) incorporaron medidas que entraron en vigor antes del 11 de junio 2008 y que supusieron la base del anterior Plan de Mejora de la Calidad del Aire. Recordar que el 11 de junio de 2008 es la fecha de entrada en vigor de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y el límite temporal establecido en los anteriores Planes de Mejora de la Calidad del Aire para ser consideradas como medidas existentes en aquella fecha.

A continuación, se identifican las principales medidas existentes antes del año 2008, mostrándose en el Anexo I información adicional sobre dichas medidas.

8.1.1 Nivel internacional

A efectos de evitar duplicidades, en este apartado no se considera la normativa comunitaria que ya haya sido transpuesta al ordenamiento jurídico español, por encontrarse las correspondientes medidas identificadas en el apartado correspondiente a las medidas a nivel nacional.

8.1.2 Nivel nacional

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL ESTATAL
Medidas derivadas de normativa
Normativa de limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles
Limitación de la emisión de partículas en actividades industriales
Normativa de prevención y control integrados de la contaminación
Normativa de evaluación de impacto ambiental de proyectos
Normativa de homologación de vehículos
Normativa de especificaciones de combustibles
Normativa de prevención ambiental en actividades extractivas
Normativa sobre instalaciones térmicas en edificios
Medidas derivadas de instrumentos de planificación
Sector Industrial
Acuerdos voluntarios entre industrias del sector para detectar y adoptar medidas
Registro accesible al público sobre compromisos voluntarios de las empresas en relación a la reducción del consumo energético
Realización de auditorías energéticas
Facilitar la viabilidad económica de las inversiones del sector industrial en ahorro energético con objeto de alcanzar el potencial de ahorro de energía detectado
Inclusión de una evaluación específica de impactos energéticos en todo proyecto industrial para que los equipos e instalaciones nuevos dispongan de la mejor tecnología disponible
Sector transporte y movilidad
Medidas de fomento de los desplazamientos no motorizados
Medidas de fomento del transporte público urbano
Medidas disuasorias para los desplazamientos en vehículo particular (peajes, restricciones)
Medidas para la mejora de la movilidad a centros atractores
Medidas relacionadas con la ordenación urbanística (urbanismo de proximidad y barrios amigables orientados a movilidad sostenible) e infraestructuras (circunvalaciones, peatonalizaciones, etc.)
Medidas relacionadas con los transportes de mercancías y no metropolitanos (reparto modal y plataformas logísticas)
Medidas relacionadas con la prevención, concienciación y sensibilización, las nuevas tecnologías y la fiscalidad

Sector de la edificación
Renovación del parque de calderas de calefacción y producción de agua caliente sanitaria en el sector doméstico
Revisión de las exigencias energéticas en la normativa edificatoria
Renovación del parque de calderas y generadores de frío en el sector terciario
Plan Renove de electrodomésticos
Planes de Ahorro y Eficiencia Energética en las Administraciones Públicas
Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones actuales de alumbrado público exterior
Sector de la agricultura, ganadería y pesca
Mejora de la eficiencia energética de los tractores en uso mediante la ITV
Obligatoriedad del mantenimiento y control de los elementos que inciden de manera determinante en el consumo de los tractores para la mejora de la eficiencia energética de los tractores
Racionalización del uso de maquinaria agrícola
Introducir criterios de eficiencia energética en el diseño y construcción de instalaciones ganaderas
Instalación de equipos más eficientes con aprovechamiento, en los casos en que sea posible, de energías residuales de los mismos: equipos de iluminación, compresores de ordeño y equipos de frío
Incorporar el ahorro y la eficiencia energética en los cultivos energéticos

8.1.3 Nivel autonómico

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL AUTONÓMICO
Medidas derivadas de normativa
Limitación de emisiones y control de emisiones no canalizadas de partículas (Decreto 151/2006)
Limitación de emisiones de instalaciones de combustión de biomasa sólida (Orden de 12 de febrero de 1998)
Fiscalidad ambiental. Impuesto por emisiones a la atmósfera (Ley 18/2003)

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL AUTONÓMICO

Medidas derivadas de instrumentos de planeamiento

Sector Industrial

Fomentar la incorporación de criterios de calidad ambiental en las empresas industriales andaluzas (especialmente relevantes en lo que se refiere a emisiones contaminantes), para así propiciar que sus decisiones estratégicas y operativas se adopten teniendo en cuenta su grado de sostenibilidad ambiental

Establecer criterios medioambientales para la redacción de los planes de ordenación urbana en áreas industrialmente significativas

Apoyar las actividades industriales con mayor capacidad de contribuir al desarrollo sostenible y a la adaptación de las industrias a criterios de ecoeficiencia

Estimular a la industria para que fortalezca su capacidad de adoptar y crear tecnologías limpias, productos y procesos que sean seguros y menos contaminantes y, asimismo, que utilicen más eficientemente recursos, materiales y energía

Promover las inversiones en infraestructuras e instalaciones que reduzcan las emisiones de los contaminantes atmosféricos generados en las industrias

Realizar guías de buenas prácticas, en colaboración con los sectores industriales, para conseguir una mejor gestión de los procesos y reducir así las emisiones

Difundir el programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía como instrumento para la promoción del ahorro y la eficiencia energética en el sector industrial

Promocionar la instalación de tecnologías renovables en las empresas

Sector transporte y movilidad

Medidas de fomento de los desplazamientos no motorizados

Medidas de fomento del transporte público urbano

Medidas disuasorias para los desplazamientos en vehículo particular (peajes, restricciones)

Medidas para la mejora de la movilidad a centros atractores

Medidas relacionadas con la ordenación urbanística (urbanismo de proximidad y barrios amigables orientados a movilidad sostenible) e infraestructuras (circunvalaciones, peatonalizaciones, etc.)

Medidas relacionadas con los transportes de mercancías y no metropolitanos (reparto modal y plataformas logísticas)

Medidas relacionadas con la prevención, concienciación y sensibilización, las nuevas tecnologías y la fiscalidad

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL AUTONÓMICO**Sector de la edificación**

Programa de incentivos a la instalación de tecnologías renovables en el ámbito doméstico particular y comunitario

Promover el certificado energético andaluz en los edificios de nueva construcción

Promover la adquisición de tecnologías no convencionales para la climatización e iluminación en viviendas

Realizar campañas de fomento del uso de las energías renovables en el hogar

Definir planes para aplicar la arquitectura bioclimática a la edificación y la utilización de energías renovables que permitan el aprovechamiento óptimo de las condiciones climáticas andaluzas por los edificios en función del uso al que estarán destinados

Promocionar proyectos piloto en agrupaciones de viviendas que superen los requisitos mínimos de eficiencia energética establecidos por el nuevo Código Técnico de la Edificación

Realizar auditorías energéticas en edificios públicos que determinen la posible implantación de tecnologías renovables acorde a sus necesidades

Promover la adecuación de las viviendas existentes a los requisitos energéticos incluidos en el certificado energético andaluz

Sector de la agricultura, ganadería y pesca

Aplicar criterios de optimización energética al diseño y localización de instalaciones agrarias, acuícolas y pesqueras

Promover el uso en la administración agraria y pesquera (especialmente en los centros de proximidad) de energías renovables y de sistemas de ahorro y eficiencia energética

Fomentar los criterios de eficiencia energética y uso de energías renovables en el sector de la agricultura

Incorporar el criterio de ahorro y eficiencia energética en las ayudas estructurales a la actividad agraria y del sector pesquero y acuícola

Estudiar y, en su caso, impulsar medidas para acortar los circuitos de distribución de los alimentos

Promover el uso de nuevas tecnologías en maquinaria agrícola y embarcaciones pesqueras, mejorando su eficiencia energética a través de la introducción del biodiésel, nuevos aditivos, instalación de equipos de navegación, etc.

Incentivar la modernización del parque de maquinaria de los equipos de riego y de otro equipamiento demandante de energía para incorporar tecnología más eficiente y consumos energéticos menores

Estimular la adopción voluntaria de sistemas de mejora de la calidad ambiental por parte de las industrias agroalimentarias y pesqueras

Fomentar el uso de tecnologías renovables en la ganadería y agricultura ecológica

Fomentar la instalación de energía solar fotovoltaica aislada, especialmente en explotaciones agrícolas

8.1.4 Nivel local

A nivel local, las medidas desarrolladas se orientaban principalmente al sector industrial, así como al sector de transporte y movilidad, además el tráfico marítimo.

8.2 REGULACIONES, POLÍTICAS Y PLANES EXISTENTES EN EL ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN, CON POTENCIAL INCIDENCIA EN SU DESARROLLO

En este apartado se identifica tanto normativa como instrumentos de planificación existentes con posterioridad a 2008 de los que deriven medidas concretas y medidas genéricas o criterios, que pudieran orientar hacia la adopción de medidas correctoras sobre los niveles de concentración de contaminantes, y en especial de los propulsores de O₃, en el ámbito del Plan. Destacar asimismo que la normativa e instrumentos de planificación analizados pueden tener efectos indirectos sobre los niveles de concentración de partículas en el aire ambiente al contribuir a limitar las emisiones de precursores de la formación de partículas secundarias.

En el caso de la normativa, se incluye tanto normativa vigente como normativa que actualmente ya no se encuentra en vigor de la que puedan haber derivado medidas correctoras implantadas con posterioridad al 11 de junio de 2008, dando así continuidad a la línea temporal iniciada por los anteriores Planes de Calidad del Aire.

Por lo que respecta a normativa comunitaria, se incluye tan solo aquella que no precise de transposición al ordenamiento jurídico nacional o aquella que aún no haya sido traspuesta o lo haya sido solo de forma parcial. La normativa comunitaria traspuesta no se incorpora como tal, sino que se incluye la correspondiente legislación nacional.

8.2.1 Nivel Internacional

A continuación, se recoge la normativa comunitaria con posible incidencia sobre la mejora de la calidad del aire. Destacar que el listado completo de normativa se puede consultar en el Anexo II.

- Directivas europeas para la reducción de emisiones de turismos y vehículos ligeros para el transporte de mercancías:
 - Reglamento (CE) nº715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.
 - Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº715/2007 y (CE) nº595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE.
 - Reglamento (CE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de abril de 2019 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº443/2009 y (UE) nº510/2011. Modificado por Reglamento Delegado (UE) 2021/1961 de la Comisión de 5 de agosto de 2021 y por Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023.
- Directivas europeas para la reducción de emisiones de vehículos pesados:
 - Reglamento 595/2009, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro 6) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica Reglamento (CE) nº715/2007 y la

Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE. Modificado por Reglamento (UE) 2018/858.

- Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) nº595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) nº582/2011 de la Comisión. Modificado por Reglamento (UE) 2022/1379 de la Comisión, de 5 de julio de 2022.
- Directivas europeas para la reducción de emisiones de motocicletas y ciclomotores:
 - Reglamento (UE) nº168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. Modificado por Reglamento (UE) 2019/129 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de enero de 2019.
- Directivas europeas sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en máquinas móviles no de carretera:
 - Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) nº1024/2012 y (UE) nº167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE. Modificado por Reglamento Delegado (UE) 2018/987 de la Comisión, de 27 de abril de 2018.
 - Reglamento Delegado (UE) 2017/655 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2016, por el que se complementa el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la vigilancia de las emisiones de gases contaminantes procedentes de motores de combustión interna instalados en las máquinas móviles no de carretera.
- Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.
- Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos:
 - Reglamento Delegado (UE) 2021/1444 de la Comisión de 17 de junio de 2021 que completa la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a las normas aplicables a los puntos de recarga para autobuses eléctricos.
- Decisiones de ejecución de la Comisión por las que se establecen las conclusiones sobre las mejores tecnologías disponibles (MTD) en cada uno de los sectores industriales.
- Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables.
- Estrategia Europea a favor de la movilidad de bajas emisiones.
- El nuevo libro blanco “Transporte 2050” de la Comisión Europea y la movilidad urbana.
- Agenda 2030.
- Marco Europeo de Referencia para la Ciudad Sostenible.
- Pacto Verde Europeo

8.2.2 Nivel nacional

La normativa, tanto la actualmente en vigor como aquella actualmente derogada pero que haya podido contribuir a la implantación de medidas correctoras en el pasado, y las Estrategias, Guías y Planes analizados a nivel nacional y con posible incidencia sobre la mejora de la calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras es la indicada a continuación. Destacar que el listado completo de normativa se puede consultar en el Anexo II.

- Normativa de limitación de emisiones de actividades industriales:
 - 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.
 - Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.
 - Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico.
 - Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, por el que se establecen nuevas normas sobre la limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan ciertas condiciones para el control de las emisiones a la atmósfera de las refinerías de petróleo.
 - Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades.
- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación
 - 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.
- Normativa de limitación de emisiones en otras actividades
 - Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.
 - Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos.
 - Real Decreto 1042/2017, de 22 de diciembre, sobre la limitación de las emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión medianas y por el que se actualiza el anexo IV de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
 - Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles resultantes del almacenamiento y distribución de gasolinas desde las terminales a las estaciones de servicio.
 - Real Decreto 1437/2002, de 27 de diciembre, por el que se adecuan las cisternas de gasolina al Real Decreto 2102/1996 sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles.
 - Real Decreto 227/2006, de 24 de febrero, por el que se complementa el régimen jurídico sobre la limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles en determinadas pinturas y barnices y en productos de renovación del acabado de vehículos.
 - Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (RITE).
 - Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes.

- Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006 en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.
- Real Decreto 1008/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.
- Normativa y planificación en materia de movilidad:
 - Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, por el que se aprueba la concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de programas de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo.
 - Estrategia Española de Movilidad Sostenible.
 - Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital.
 - Plan de Líneas de Actuación para el Transporte en Autobús 2010-2014.
 - Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020.
 - Estrategia de Impulso de vehículos con energías alternativas en España 2014-2020.
 - Plan Director de Lucha Contra el Cambio Climático de Renfe y ADIF.
 - Estrategia Logística de España.
 - Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 de ADIF.
 - Plan de Inversiones de accesibilidad portuario 2017-2021.
- Normativa sobre combustibles alternativos:
 - Real Decreto 693/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para combustibles alternativos.
 - Real Decreto 205/2021, de 30 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los biocarburantes, y se regulan los objetivos de venta o consumo de biocarburantes para los años 2021 y 2022.
- Normativa en materia de edificación
 - Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, por el que se regulan los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
 - Real Decreto 178/2021, de 23 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios.
 - Real Decreto 736/2020, de 4 de agosto, por el que se regula la contabilización de consumos individuales en instalaciones térmicas de edificios.
 - Real Decreto 732/2019, de 20 de diciembre, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, que incluye en su Anexo I la modificación del Documento Básico DB-HE "Ahorro de energía" revisado anteriormente por Orden FOM/588/2017.
 - Orden FOM/588/2017, de 15 de junio, por la que se modifican el Documento Básico DB-HE "Ahorro de energía" y el Documento Básico DB-HS "Salubridad", del Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo.
 - Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.

- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024.
- Programa Estatal de Vivienda 2018-2021.
- Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España. 2014.
- Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España. 2020.
- Agenda Urbana Española 2019.
- Planificación relativa a la calidad del aire
 - Plan Aire 2013-2016 y Plan Aire 2017-2019 (Plan Aire 2).
 - Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA).
 - Plan Marco de Acción a corto plazo en caso de episodios de alta contaminación.
- Cambio climático y transición energética
 - Plan de Energías Renovables 2011-2020.
 - Plan de Acción de Energías Renovables de España (PANER) 2011-2020.
 - Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2017-2020.
 - Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
 - Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC).
 - Marco Estratégico de Energía y Clima 2030.
 - Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se aprueba la Declaración del Gobierno ante la Emergencia Climática y Ambiental.
- Normativa de evaluación de impacto ambiental
 - Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Estrategia del tráfico marítimo:
 - Estrategia de Sostenibilidad de Puertos del Estado.
- Otros planes en materia de medio ambiente
 - Planes de Impulso al Medio Ambiente (PIMA).
 - Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030.
 - Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y local.
 - Plan de Acción de Educación Ambiental para la Sostenibilidad 2021-2025.

8.2.3 Nivel autonómico

A nivel regulatorio en la Comunidad Autónoma de Andalucía cabe destacar:

- Decreto 239/2011, de 12 de julio, por el que se regula la calidad del medio ambiente atmosférico y se crea el Registro de Sistemas de Evaluación de la Calidad del Aire en Andalucía.

Adicionalmente Andalucía cuenta con Estrategias, Planes y Programas de los que pueden dar lugar a la implantación de medidas correctoras para mejora de la calidad del aire. En concreto, las medidas con mayor influencia sobre la calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras son aquellas orientadas al sector tráfico marítimo y rodado, sector industrial y al sector agrícola. En lo que concierne a estos sectores conviene destacar las medidas contenidas en los siguientes documentos:

- Estrategia Andaluza de la Calidad del Aire.
- Estrategia Industrial de Andalucía 2020.
- Estrategia Energética de Andalucía 2030.
- Plan de Infraestructuras del transporte y la movilidad de Andalucía.
- Plan Andaluz de la Bicicleta.
- Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020).
- Agenda Urbana de Andalucía.
- Plan Plurianual de Actuación de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA) 2016-2020.
- Programa de rehabilitación energética de edificios (PREE) en Andalucía.
- Programa de impulso a la construcción sostenible en Andalucía.
- Plan de Mejora y mantenimiento del Parque Público Residencial titularidad de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Plan Vive en Andalucía, de vivienda, rehabilitación y regeneración urbana de Andalucía 2020-2030 y modificación (Decreto 91/2020).
- Programa de incentivos para actuaciones de rehabilitación energética para edificios existentes anteriores a 2007 ubicados en municipios de reto demográfico (Programa PREE 5000) acogidos al Real Decreto 691/2021, de 3 de agosto, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- Programa de incentivos para la implantación de instalaciones de energías renovables térmicas.
- Programa de incentivos para energías renovables en autoconsumo, almacenamiento y para térmicas en sector residencial.
- Programa nacional de eficiencia para pyme y gran empresa 2019-2020 que comprende incentivos para actuaciones de eficiencia energética en empresas que tengan la consideración de pyme o de gran empresa.
- Cambio climático y estrategia energética.
 - Plan Andaluz de Acción por el Clima 2021-2030.
 - Estrategia Energética de Andalucía 2020 y el Plan de Acción de la Estrategia 2018-2020.
 - Directrices Energéticas de Andalucía, Horizonte 2030.
 - Programa de Incentivos para el Desarrollo Energético Sostenible de Andalucía, 2017-2020, “Andalucía es más”.
- Otros planes en materia de medio ambiente
 - Plan de Medio Ambiente de Andalucía. Horizonte 2017.
 - Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030.
 - Programa de ayudas para actuaciones de eficiencia energética en explotaciones agropecuarias

8.2.4 Nivel local

A nivel local, cabe destacar la planificación específicamente orientada a la mejora de la calidad del aire:

- Decreto 231/2013, de 3 de diciembre, por el que se aprueban planes de mejora de la calidad del aire en determinadas zonas de Andalucía.

Asimismo, algunos de los documentos a tener en cuenta nivel local son:

- Plan de Transporte metropolitano del Área de Almería. 2022
- Innovación del Plan General de Ordenación Urbana de Níjar. 2022
- II Plan de Desarrollo Sostenible del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar y su área de influencia socioeconómica. 2021
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar, 2021
- Plan de Acción Local de Níjar, 2022.
- Plan Local de Salud de Níjar, 2023-2026.
- Plan de Optimización Energética de Carboneras. 2014
- Plan de Optimización Energética de Níjar. 2009
- Ordenanza General de Tráfico, Transporte, Circulación y Ocupación de espacios públicos del Ayuntamiento de Carboneras. 2012
- Agenda 21 provincial de Almería. Diputación de Almería. Febrero 2009
- Diagnóstico Ambiental de Carboneras. Diagnóstico social. 2004

8.3 MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA EXISTENTES DE 2008 A 2021

Se presentan a continuación las medidas derivadas de normativa y las incluidas en aquellas Guías, Estrategias y Planes identificados anteriormente en el apartado 8.2 y que entraron en vigor después del 11 de junio 2008, fecha de entrada en vigor de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

Debido a la influencia directa de las medidas sobre el área de estudio, en concreto sobre la Zona Industrial de Carboneras, las medidas se analizarán desde nivel local a nivel internacional.

8.3.1 Nivel local

Las medidas definidas directamente para la Zona Industrial de Carboneras serán más específicas, orientadas a combatir los problemas realmente detectados en la calidad del aire del área de estudio y, por tanto, las de mayor efectividad esperada.

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES TRAS EL 11 DE JUNIO DEL AÑO 2008. NIVEL LOCAL
Sector actividad portuaria y tráfico marítimo
Instrucciones operativas para la manipulación de graneles sólidos en el Puerto de Carboneras

8.3.2 Nivel autonómico

A continuación, se muestran las principales medidas.

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES TRAS EL 11 DE JUNIO DEL AÑO 2008. NIVEL AUTONÓMICO
Sector industrial
Impulsar la aprobación de planes locales de calidad del aire y revisión de autorizaciones ambientales
Desarrollo de directrices para la elaboración de protocolos de actuación en episodios de contaminación en el sector industrial
Vigilancia de las emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales
Estudios de modelización de emisiones de industrias
Seguimiento de la aplicación de medidas correctoras derivadas de la Autorización Ambiental Integrada (AAI)
Establecer criterios de control para las emisiones difusas de partículas
Incluir como criterio en la concesión de ayudas y subvenciones para actividades e instalaciones industriales, la reducción de GEI, en especial de gases diferentes al CO ₂ .
Impulso de infraestructuras energéticas para el aprovechamiento de los recursos autóctonos
Medidas de mejora energética en áreas de logística
Sector tráfico marítimo
Disminución de las emisiones derivadas de las operaciones de maniobra y atraque de barcos en el puerto:
<ul style="list-style-type: none"> - Control del cumplimiento de normativa internacional medioambiental por los buques. Normativa MARPOL - Limitar el contenido máximo de azufre en combustible para uso marítimo - Suministro eléctrico a barcos atracados en puertos
Reducción de las emisiones en las actividades desarrolladas en los puertos:
<ul style="list-style-type: none"> - Establecimiento de medidas técnicas a aplicar en las actividades de logística de materiales - Elaboración de movilidad y de uso de maquinaria
Apoyar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y la incorporación de los puertos andaluces en la creación de autopistas del mar
Sector tráfico rodado
Reducir el volumen de tráfico en las ciudades:
<ul style="list-style-type: none"> - Medidas disuasorias al uso del vehículo particular en los ámbitos urbanos - Promover la intermodalidad y el transporte combinado, mediante una red nodal de intercambiadores que permitan la conexión eficiente entre diversas modalidades de transporte, priorizando el público frente al privado motorizado, y construyendo aparcamientos en las inmediaciones de los principales nodos de transporte y acceso a las zonas urbanas - Desarrollo de Planes de Transporte Metropolitano
Reducir las emisiones unitarias de los vehículos:
<ul style="list-style-type: none"> - Incentivos a la renovación del parque automovilístico - Renovación de la flota de transporte público a vehículos más eficientes energéticamente y con menos emisiones - Promoción de biocarburantes - Fomento del uso de vehículos eléctricos (ciclomotores eléctricos, alquiler de vehículos eléctricos, incentivos para adquisición de vehículos y puntos de recarga)
Impulso a los modos no motorizados de movilidad:
<ul style="list-style-type: none"> - Fomento del uso de la bicicleta - Fomento de los desplazamientos a pie

<p>Mejorar infraestructuras viarias:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Empleo de la señalización electrónica: velocidad variable y regulación semafórica. Reducir el límite de velocidad en vías y circunvalaciones para gestionar el tráfico en función de parámetros de congestión, medioambientales y de conducción eficiente - Creación de bolsas de aparcamiento disuasorio en conexión con otros medios de transporte (colectivo o no motorizado) - Infraestructuras seguras para aparcamiento de bicicletas - Reordenación cuando proceda de las líneas de transporte público (metro, autobús, tranvía). Mejora de las frecuencias - Implantación de sistemas públicos de préstamo de bicicletas, patinetes y otros vehículos unipersonales de movilidad
<p>Reducción de emisiones por transporte de mercancías:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infraestructuras logísticas - Mejora de la regulación de actividades de carga/descarga de mercancías - Incentivos para la adquisición o transformación de vehículos energéticamente eficientes destinados a servicios y mercancías
<p>Fomentar las buenas prácticas ambientales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomento de la elaboración de planes de movilidad urbana
<p>Actuaciones y zonas de protección:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecimiento del concepto de episodio de contaminación y del marco normativo para la adopción de medidas específicas
<p>Sector RC&I</p>
<p>Caracterización del parque público residencial de Andalucía</p>
<p>Mejora y mantenimiento del parque público de viviendas. Acciones para garantizar el nivel de habitabilidad y seguridad, mejora del estado de conservación, mejora de actualización de prestaciones y equipos del edificio, y mantenimiento</p>
<p>Incentivar obras de adecuación para la reducción de la demanda de energía e instalaciones energéticamente eficientes en los edificios e infraestructuras de las ciudades (soluciones para aislamiento, ventanas, protección solar, soluciones bioclimáticas, ...). Rehabilitación energética innovadora baja en carbono</p>
<p>Procesos o soluciones inteligentes para la evaluación y la gestión energética de los edificios y las ciudades (contabilización y seguimiento del consumo de energía, mejora energética mediante TIC...)</p>
<p>Mejora de la eficiencia energética y uso de energías renovables. Sustitución de energía convencional por energía solar térmica, geotérmica o biomasa (en instalaciones térmicas)</p>
<p>Mejora de la eficiencia energética y uso de energías renovables. Mejora de la eficiencia energética de los subsistemas de distribución, regulación, control y emisión de las instalaciones térmicas</p>
<p>Fomento del autoconsumo eléctrico en el sector residencial comercial e institucional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Análisis de viabilidad del autoconsumo y elaboración de una guía de tramitación - Línea de incentivos para instalaciones de autoconsumo
<p>Promover la calefacción y el calentamiento de agua sanitaria a partir de energía solar térmica y biomasa en los edificios</p>
<p>En las viviendas futuras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promocionar la arquitectura bioclimática e introducir tecnologías, materiales y diseños constructivos que mejoren la calificación energética en los inmuebles - Dotar a las nuevas viviendas de protección oficial de la mejor calificación energética posible - Implantar progresivamente la cogeneración de alta eficiencia y los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración eficientes
<p>Sector Construcción y Demolición</p>
<p>Reducir las emisiones de polvo en las distintas fases de una obra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impulsar la aprobación y aplicación de una ordenanza municipal tipo de gestión ambiental en obras de construcción y demolición - Vigilancia Ambiental en obras de infraestructuras

Sector Agricultura, Ganadería y Pesca
Favorecer la aplicación de la normativa de limitación de emisiones en maquinaria no de carretera
Fomentar los sistemas agrarios de mínimos insumos y su autoabastecimiento energético, en particular a través de la valorización de sus propios residuos y subproductos
Incorporar el criterio de ahorro y eficiencia energética en las ayudas estructurales a la actividad agraria y del sector pesquero y acuícola
Establecer medidas preventivas y correctoras de determinados aspectos negativos como la erosión: construcción de obras de corrección de escorrentía, corrección de cárcavas, empleo de cubiertas vegetales, uso de compost de alpeorujo, etc.
Desarrollar y transferir conocimientos sobre los sistemas de agricultura de conservación: control de la erosión mediante el uso de cubiertas vegetales, utilización de compost de alpeorujo, integración de ganadería, mantenimiento de setos, etc.
Reducir las emisiones asociadas a la quema intencionada de biomasa al aire libre:
<ul style="list-style-type: none"> - Medidas de apoyo a técnicas alternativas a la quema al aire libre - Restringir la quema de residuos agroforestales y promover el uso de alternativas
Sector Residuos
Elaboración de un inventario de residuos agrícolas en base a su estacionalidad de producción, heterogeneidad y posibles usos y georreferenciarlos en el territorio autonómico
Mejorar la disponibilidad de la biomasa y las prácticas sostenibles en los sectores generadores de recursos biomásicos asociados a la bioeconomía
Identificar y fomentar las mejores técnicas de recogida o aprovisionamiento, almacenamiento, pretratamiento y aprovechamiento de los recursos biomásicos atendiendo a criterios de eficacia, eficiencia y rentabilidad para la cadena de valor de los bioproductos o bioenergía
Mejora de la gestión de los residuos agrícolas
Desarrollo /incremento de los mercados y el consumo de bioproductos y bioenergía en Andalucía
Fomento de la innovación en bioeconomía y economía circular agroalimentaria. Impulsar la innovación para buscar nuevas fórmulas de aprovechamiento de los residuos en la industria agroalimentaria, apostando por la economía circular, que supone evolucionar hacia un nuevo sistema de producción basado en la reutilización o reciclaje de los residuos, lo que redundará en una mejora de la competitividad de las industrias
Sector Prevención
Proponer medidas para la reducción de la incidencia sobre los niveles de inmisión de PM ₁₀ de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas
Sector Gestión
Mejora y optimización del Sistema de Aseguramiento de la Calidad Ambiental
Seguimiento y actualización de la normativa de emisiones
Monitorización de los consumos de combustibles en centros del Sistema Sanitario Público de Andalucía
Inventario energético de edificios públicos de la Junta de Andalucía con calefacción y/o sistema de refrigeración
Programa de seguimiento de instalaciones en edificios de la Junta de Andalucía

Sector Sensibilización
Mejorar la información y sensibilización en materia de Calidad del Aire:
<ul style="list-style-type: none"> - Definir y aplicar un plan de comunicación y acercamiento a los medios - Fomento de la conducción eficientemente - Impulsar el desarrollo de campañas de divulgación y sensibilización ciudadana sobre movilidad respetuosa con la calidad del aire
Aumento de la participación pública, empresarial e institucional:
<ul style="list-style-type: none"> - Proponer actividades de participación e incentivo a la responsabilidad compartida - Proporcionar información de calidad del aire a nivel autonómico, al público en general y para los titulares de instalaciones - Impulso de la cultura energética
Congreso Internacional sobre Cambio Climático
Incentivos para la divulgación y difusión de la movilidad
Formación en el ámbito de la administración:
<ul style="list-style-type: none"> - Campaña de divulgación y difusión de la Certificación Energética en la Administración Local - Sensibilización en el uso adecuado de la energía entre los trabajadores del Sistema Sanitario Público de Andalucía
Formación en energía:
<ul style="list-style-type: none"> - Fomento de la transferencia del conocimiento, difusión y sensibilización del uso de la energía en la vivienda pública - Formación sobre ahorro y eficiencia energética y aprovechamiento de energías renovables a la ciudadanía - Formación profesional y energía

8.3.3 Nivel estatal

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES TRAS EL 11 DE JUNIO DEL AÑO 2008. NIVEL ESTATAL
Medidas derivadas de normativa
Catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera
Limitación de emisiones de actividades industriales
Normativa de prevención y control integrados de la contaminación
Normativa de evaluación de impacto ambiental de proyectos
Normativa en materia de cambio climático y transición energética
Normativa de especificaciones de combustibles
Normativa de limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles
Normativa en materia de edificios. Código Técnico de la Edificación y Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios
Normativa en materia de cambio climático y transición energética

Sector Industrial
Seguimiento de las actuaciones en áreas o zonas industrializadas con problemas de calidad del aire
Reducción de las emisiones de COV del sector industrial
Reducción de las emisiones de partículas en el sector industrial
Utilizar sistemas reforzados de control de la contaminación
Aplazar ciertas operaciones que emitan COV: trabajos de mantenimiento, desgasificación de una instalación, carga o descarga de productos que emitan COV en ausencia de un dispositivo de recuperación de vapores, pintura de carreteras y calles, aplicación de detergentes e insecticidas a escala urbana, etc.
Reducir la generación de polvo en las actividades y emplazamientos emisores y utilizar medidas preventivas y compensatorias de dicha emisión (riego, etc.).
Promover medidas de mejora de la eficiencia energética en edificios industriales
Aplicación de las Mejores Técnicas Disponibles
Transporte Marítimo: Puertos
Impulso del uso de la electricidad para su uso por los buques atracados en los puertos
Impulso de energías alternativas y renovables en puertos
Control del uso de combustibles ligeros en las proximidades de los puertos
Fomento de instalaciones de combustibles alternativos en el transporte marítimo
Control de las emisiones difusas en puertos
Herramienta de gestión para mejorar la eficiencia energética y la productividad
Pantallas corta vientos para reducir la velocidad del viento y atenuar la turbulencia (arrastre de partículas)
Favorecer la conectividad de los puertos y la intermodalidad marítimo-ferroviaria
Sector Transportes, Tráfico y Movilidad
Regulación de la velocidad y de los flujos de tráfico en las zonas urbanas y metropolitanas
Incentivos a renovación del parque automovilístico
Mejora de redes y flotas de autobuses
Fomentar los modos de transporte no motorizados, creando zonas prioritarias de acceso y aparcamiento y dándoles relevancia en la movilidad urbana e incrementando las oportunidades para el peatón y la bicicleta como modos de transporte alternativo que permitan desplazar a los vehículos a un segundo plano
Impulsar los carriles bici y los itinerarios peatonales como modos no motorizados que fomentan la sostenibilidad de las ciudades
Fomento de instalaciones para combustibles alternativos en el transporte terrestre

Conversión de carriles convencionales a carriles bus y/o carriles bici
Adecuar la frecuencia del transporte público a la demanda esperada, actualizándola de manera continua por la demanda resultante. Las medidas se adaptarán, proporcionarán y graduarán para tener en cuenta la naturaleza, duración, intensidad y alcance geográfico del episodio de contaminación.
Restricción de aparcamiento para no residentes con vehículos contaminantes en zonas de aplicación del Plan
Flexibilidad de horarios, fomento del teletrabajo, comercio electrónico, administración electrónica y planes de movilidad en empresas y polígonos industriales/empresariales con el fin de reducir los desplazamientos en horas punta.
Sector residencial, comercial e institucional
Regular el empleo de equipos y combustibles con alto impacto en la calidad del aire, actuando de manera proporcional al problema y con el fin último de proteger a la población, particularmente los grupos más vulnerables.
Limitación de las operaciones que generen contaminación elevada en las obras públicas y privadas (carga y descargas de material pulverulento, raspado del pavimento, demoliciones, excavaciones, uso de maquinaria pesada, grupos electrógenos, etc.). Se promoverá la aplicación de baldeos para evitar resuspensión.
Aplazar los trabajos de mantenimiento o limpieza con herramientas no eléctricas o con productos a base de disolventes orgánicos (gases emisores de COV)
El Gobierno promoverá y facilitará el uso eficiente de la energía, la gestión de la demanda y el uso de energía procedente de fuentes renovables en el ámbito de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan a las Comunidades Autónomas, con especial referencia a los edificios habitados por personas en situaciones de vulnerabilidad
Certificación Energética de Edificios Nuevos y Existentes (Real Decreto 235/2013, de 5 de abril, aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios y viviendas, y su mejora)
Los nuevos edificios construidos, así como las modificaciones de edificios existentes, deben ser de consumo de energía casi nulo (modificación del CTE)
Los materiales de construcción utilizados tanto en la construcción como en la rehabilitación de edificios deberán tener la menor huella de carbono posible a fin de disminuir las emisiones totales en el conjunto de la actuación o del edificio
El Gobierno fomentará la renovación y rehabilitación de los edificios existentes, tanto públicos como privados (de uso residencial y terciario), para alcanzar la alta eficiencia energética y descarbonización
Consumo sostenible de productos de uso doméstico con disolventes y pinturas
Mejora de la envolvente térmica, instalaciones térmicas y de iluminación, sistemas de climatización, utilización de energías renovables y eficiencia energética
Cambios de conducta en el hogar
Sector construcción
Establecimiento de medidas técnicas a aplicar en las actividades de construcción, demolición y obra civil
Reducir los movimientos de tierras e incluir medidas de gestión de los mismos

Sector agricultura, ganadería y pesca
Eliminar la quema de biomasa agrícola y utilizar otras vías para deshacerse de los restos de podas como triturar la biomasa e incorporarla al suelo. En todo caso ha de prohibirse estrictamente la quema de biomasa agraria en episodios de alta contaminación de PM y O ₃
Reducir la quema de restos de poda que se incorporarían al suelo/valorización en viñedo y frutales

8.3.4 Nivel internacional

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES TRAS EL 11 DE JUNIO DEL AÑO 2008. NIVEL INTERNACIONAL
Medidas derivadas de normativa
Decisiones de ejecución de la Comisión por las que se establecen las conclusiones sobre las mejores tecnologías disponibles para las diferentes industrias
Normativa sobre criterios y objetivos en materia de eficiencia energética y uso de energías renovables
Limitación de la emisión de partículas de turismos, vehículos ligeros y vehículos pesados establecidos en la normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de vehículos
Limitación de emisión de partículas en motores que se instalan en máquinas móviles no de carretera
Normativa sobre ecodiseño de equipos de calefacción

8.4 IMPACTO DE LAS POLÍTICAS EXISTENTES SOBRE LA EMISIÓN DE CONTAMINANTES

Las medidas actualmente implantadas están teniendo un impacto favorable en la mejora de la calidad del aire, mejora que puede apreciarse en prácticamente todos los contaminantes analizados en el Capítulo 5.

En cuanto a los contaminantes más problemáticos en la zona, el impacto de las medidas existentes en el periodo 2015-2021 se sintetiza en:

- NO₂: Reducción del valor medio anual en un 35%.
- PM₁₀:
 - Reducción del valor medio anual en un 3%.
 - Reducción del número de superaciones del valor diario en un 33%.
- PM_{2,5}: Reducción del valor medio anual en un 38%.
- Ozono:
 - Reducción del número de superaciones del valor objetivo para protección de la salud en un 56%.
 - Reducción del número de superaciones del valor objetivo para protección de la salud a largo plazo en un 67%.
 - Incremento del indicador AOT40 en un 2%.
 - Reducción del indicador AOT40 a largo plazo en un 45%.

8.5 MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA PLANEADOS O EN FASE DE INVESTIGACIÓN A LARGO PLAZO

En la actualidad la Unión Europea se encuentra inmersa en un ambicioso programa de actualización de la normativa ambiental denominado “Fit for 55”, cuya finalidad principal es armonizar diversas legislaciones para alcanzar el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero un 55% con respecto a los niveles de 1990 para el año 2030.

El programa “Fit for 55” deriva del Pacto Verde Europeo y la denominada Ley Europea del Clima, aprobada por el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática. El Pacto Verde Europeo estableció una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, climáticamente neutra para 2050 y eficiente en el uso de los recursos. El Pacto Verde Europeo aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales.

El paquete “Fit for 55” se presentó en julio de 2021 y se encuentra actualmente en fase de tramitación, abarcando numerosos ámbitos en los que pueden presentarse sinergias entre la mitigación del cambio climático y la mejora de la calidad del aire. Del conjunto de propuestas legislativas englobadas en “Fit for 55”, las que pueden tener mayores implicaciones sobre las actividades emisoras de los contaminantes a la atmósfera más relevantes en materia de calidad del aire son:

- Normas sobre emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas
- Reglamento relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos
- Orientaciones relativas a combustibles más ecológicos en el transporte marítimo
- Reglamento sobre el Uso de la Tierra, el Cambio de Uso de la Tierra y la Silvicultura
- Comercio de derechos de emisión para el transporte por carretera y los edificios
- Directiva sobre fuentes de energía renovable
- Directiva de eficiencia energética
- Directiva sobre fiscalidad de la energía

9. PLAN DE ACTUACIÓN

9.1 CRITERIO DE SELECCIÓN DE LAS MEDIDAS

Este Plan de Actuación se elabora a partir de un exhaustivo estudio tanto de la calidad de aire como de los factores que inciden en la misma, con objeto de determinar las fuentes responsables de la contaminación y el origen de la contaminación y así poder sentar las bases del Plan de Actuación.

El Plan de Actuación incorpora un conjunto de medidas, tanto ya adoptadas como propuestas por las Administraciones públicas competentes, que conllevan diferentes actuaciones horizontales y sectoriales y cuya aplicación de forma simultánea en los plazos establecidos redundará en una mejora apreciable de la calidad del aire, que permitirá asegurar el cumplimiento de los valores límite y objetivo establecidos en la legislación, e ir progresando hacia la consecución de los objetivos mucho más ambiciosos de la Organización Mundial de la Salud.

Tal y como se ha constatado en capítulos anteriores, los principales problemas de calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras se deben a los niveles de inmisión de O₃. Por consiguiente, las medidas del Plan de Actuación se encaminan fundamentalmente a minimizar las emisiones de los precursores gaseosos que dan lugar a la formación de ozono o partículas secundarias.

Al objeto de seleccionar aquellas medidas a incluir en el presente Plan de Actuación, los criterios que se han seguido son los que se recogen a continuación:

- Eficacia de la medida respecto a la disminución de los niveles de inmisión de los contaminantes
- Periodo de tiempo necesario para observar la mejora en los niveles de calidad del aire
- Relación entre la eficacia de la medida y el coste económico e impacto social asociado a su implantación
- Población sobre la que repercutiría la mejora de la calidad del aire conseguida con la medida
- Medidas principalmente relacionadas con el tráfico, al ser éste el mayor problema en los núcleos de población
- Medidas preventivas que eviten el aumento de la emisión de contaminantes en los distintos ámbitos del Plan y en el período considerado

9.2 MEDIDAS DE MEJORA DEL PLAN

Las medidas del Plan de Actuación se estructuran en cuatro grupos:

- **Grupo 1:** está integrado por aquellas actuaciones que ya están definidas en normas o planes existentes. Se denominan con las siglas iniciales GEE (General, existente).
- **Grupo 2:** está integrado por actuaciones recogidas en normas o planes que actualmente se encuentran en tramitación. Se denominan con las siglas iniciales GEP (General, planificado).
- **Grupo 3:** corresponde con medidas propuestas por algún organismo durante el proceso de participación para la elaboración del plan, bien derivado de actuaciones ya previstas por dicho organismo o definidas específicamente para la elaboración del presente Plan. Se denominan con las siglas iniciales IC (Industrial Carboneras).
- **Grupo 4:** recoge las directrices de las nuevas medidas que han de ponerse en marcha como resultado de la elaboración del presente Plan, correspondiendo su definición al organismo/administración competente según el ámbito de aplicación de las mismas. Se denominan con las siglas iniciales PCA (Plan Calidad Aire).

9.2.1 Tipo de medidas

En base al diagnóstico de situación realizado y la correspondiente identificación del origen de la contaminación, las medidas del Plan de Actuación para los cuatro grupos definidos anteriormente se estructuran en:

- Medidas encaminadas al sector industrial y usos de productos (IN)
- Medidas orientadas al tráfico marítimo y a la actividad portuaria (TM)
- Medidas orientadas al sector tráfico rodado (TR)
- Medidas orientadas al sector agrícola y forestal (AG)
- Medidas orientadas al sector residencial/comercial institucional (DO)
- Medidas orientadas a actividades de construcción y demolición (CO)
- Medidas de prevención (PR)
- Medidas de sensibilización (SN)
- Medidas de gestión (GE)

Asimismo, algunas de las medidas planteadas son complementarias entre ellas, persiguiendo un mismo objetivo. En estos casos una línea de actuación estratégica se ve reforzada por una serie de medidas facilitadoras que son necesarias para la consecución del objetivo de la medida nuclear de la estrategia (por ejemplo, impulso del vehículo eléctrico).

9.2.1.1 Medidas orientadas al sector industrial y uso de productos

El sector industrial está sometido desde hace décadas a legislación para limitar la incidencia sobre el entorno tanto de sus actividades de fabricación como del posterior uso de los productos. En este sentido, las medidas complementarias propuestas inciden en dar continuidad a las actuaciones en materia de Mejores Técnicas Disponibles, eficiencia energética y buenas prácticas ambientales. No obstante, cabe destacar el cese de actividad de la central de carbón para generación eléctrica, lo que ha dado lugar a una gran disminución de las emisiones industriales de contaminantes atmosféricos, de manera que la actividad industrial en la zona ha perdido su histórica preponderancia en materia de emisión de la mayor parte de contaminantes atmosféricos.

9.2.1.2 Medidas orientadas a la actividad portuaria y al tráfico marítimo

Una de las principales fuentes de emisión de partículas, SO₂ y NO_x son la combustión de gasoil y fueloil en los motores de los buques. A ello se suma también las emisiones asociadas al trasiego de mercancías y las del tráfico inducido por el puerto, teniendo en consideración tanto el transporte de mercancías que se produce en los mismos, como el propio tráfico rodado del puerto ocasionado mayormente por la maquinaria empleada en operaciones de carga y descarga.

9.2.1.3 Medidas orientadas al sector tráfico rodado

Tras el mencionado cese de actividad en la central de carbón, el tráfico ha tomado el relevo como una de las principales fuentes antrópicas locales, sobre todo en lo que respecta a su contribución a los niveles de NO₂ y PM₁₀, de acuerdo con el análisis de la situación realizado en el Capítulo 7. El tráfico tiene una influencia sobre los niveles de inmisión de PM₁₀ no solo por sus emisiones directas, sino también por las emisiones de precursores gaseosos de partículas secundarias (compuestos inorgánicos secundarios y aerosol orgánico) y por la resuspensión por efecto del tráfico del material particulado depositado sobre las vías de circulación.

Por tal motivo, la gran parte de las medidas del Plan de Actuación están encaminadas al sector tráfico. Atendiendo al objetivo específico perseguido, las medidas orientadas al tráfico se clasifican en:

- Medidas orientadas a fomentar el vehículo eléctrico y otros vehículos limpios
- Otras medidas orientadas a reducir las emisiones unitarias de los vehículos
- Medidas orientadas a reducir el volumen de tráfico motorizado
- Mejora de infraestructuras viarias
- Reducción de emisiones por transporte de mercancías

La estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones persigue reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos de forma significativa y sin demora, siendo el vehículo eléctrico un pilar básico de esta estrategia en medio-largo plazo que se complementa a corto plazo con la continuidad de las actuaciones de establecimiento de requisitos de emisiones para la homologación de vehículos que se comercialicen en la Unión Europea (normas EURO).

Adicionalmente, al reducir el volumen de tráfico se reducen las emisiones de los vehículos que dejan de circular y complementariamente la reducción del volumen de tráfico mejora la fluidez del mismo y, en consecuencia, los vehículos que circulan reducen sus emisiones por trayecto. Las medidas orientadas a reducir el volumen de tráfico se clasifican en:

- Fomento del transporte público o del vehículo compartido
- Fomento de medios de transporte no motorizadas
- Medidas disuasorias al empleo del vehículo particular
- Otras medidas de movilidad urbana

La mejora de las infraestructuras viarias contribuye a la fluidez del tráfico y por tanto reducen las emisiones por trayecto o desvían el tráfico interurbano de los núcleos de población, como es el caso de las variantes, contribuyendo así a mejorar la calidad del aire que respira la población.

9.2.1.4 Medidas orientadas al sector agrícola y forestal

El sector agrícola muestra una incidencia en los niveles de concentración de partículas a causa de las emisiones de originadas fundamentalmente por la quema de residuos agrícolas y por las actividades de laboreo.

9.2.1.5 Medidas orientadas al sector residencial/comercial/institucional

La combustión de biomasa sólida en calefacción para viviendas, actividades terciarias y administraciones y servicios públicos suponen en su conjunto una de las principales fuentes de PM₁₀ inventariadas, por lo que se proponen una serie de medidas orientadas a reducir el uso de combustibles y la sustitución por equipos/combustibles menos contaminantes.

9.2.1.6 Medidas orientadas a actividades de construcción y demolición

La materia mineral es el principal componente del material particulado presente en la atmósfera, lo que justifica la adopción de medidas encaminadas a reducir las emisiones difusas derivadas de actividades de construcción y demolición.

9.2.1.7 Medidas de prevención

Son medidas orientadas a prevenir emisiones.

9.2.1.8 Medidas de sensibilización

Se trata de medidas de sensibilización encaminadas a complementar otras actuaciones con la finalidad de mejorar la eficacia de dichas actuaciones, o medidas orientadas a fomentar conductas que redunden en menores emisiones.

9.2.1.9 Medidas de gestión

Son medidas orientadas a mejorar el conocimiento de la contaminación en el ámbito del Plan.

9.2.2 Fundamentos básicos de las medidas

Adicionalmente al diagnóstico de situación en cuanto a evaluación de la calidad del aire e identificación del origen de la contaminación, las medidas incluidas en el presente plan de mejora tienen también en consideración los antecedentes relativos a eficacia de las líneas estratégicas implementadas en el pasado reciente y el marco de actuación para el futuro inmediato y a medio-largo plazo.

Atendiendo a los contaminantes prioritarios para la Zona Industrial de Carboneras y las principales fuentes responsables de la contaminación se plantea a continuación el contexto de las medidas para el sector industrial y el tráfico, tanto rodado como marítimo.

9.2.2.1 Contexto de medidas en el sector industrial

El sector industrial es el que antes empezó a ser objeto de control y de implementación de actuaciones para limitar las emisiones.

Se mantienen los esquemas de limitación y control de las emisiones, con actualizaciones periódicas de las conclusiones sobre las mejores técnicas disponibles para su adaptación al progreso técnico, y las correspondientes actuaciones de mejora que las instalaciones industriales tengan que acometer.

Adicionalmente, la reciente evolución del precio del derecho de emisión de CO₂ ha dado lugar a importantes condicionantes para el funcionamiento de numerosas actividades industriales, lo que a su vez tiene notables implicaciones sobre las emisiones de contaminantes, como por ejemplo el cese de algunas actividades que se ven desplazadas del mercado por sus mayores costes de operación. En este punto destaca la generación de energía eléctrica con carbón, con varias centrales cerradas en Andalucía, entre ellas la central de carbón ubicada en Carboneras, lo que ha dado lugar a un profundo cambio en la importancia relativa de las diferentes fuentes de emisión al cesar la actividad de la principal actividad emisora de la zona.

Actualmente, las propuestas legislativas incorporadas al paquete “Fit for 55”(revisión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión, fiscalidad a la energía, fomento de energías renovables, etc) darán lugar a un nuevo contexto que facilitará la progresiva disminución de uso de combustibles fósiles y la consecuente limitación de emisión de varios contaminantes.

La central termoeléctrica de carbón Litoral de Almería constituía el principal foco emisor de la zona industrial de Carboneras, habiendo cesado su actividad en el año 2021, tras lo cual la actividad industrial más relevante ha pasado a ser la fabricación de cemento. En este sentido, cabe destacar que la fábrica de cemento de Holcim España ha acometido en los últimos años un proceso de adaptación a las Mejores Técnicas Disponibles (MTD) que ha contribuido a mejorar el desempeño ambiental de la instalación. Se trata de un proceso de mejora continua, basado en la revisión periódica de las MTD y la actualización de la correspondiente Autorización Ambiental Integrada para adaptar las condiciones de funcionamiento a las nuevas MTD. En este marco, las principales actuaciones ya implantadas en la fábrica de cemento son:

- Sistema de Gestión Ambiental para mejorar el comportamiento medioambiental global de forma continua.

- Utilizar dispositivos y sistemas de control automáticos en el almacenamiento, transporte, dosificación, carga y descarga de materiales
- Monitorización y medición de los parámetros y emisiones del proceso
- Implantación de un sistema de gestión de la energía en la instalación para optimizar el consumo de energía y de las emisiones asociadas a su producción y consumo
- Control analítico de materiales alternativos: controlar las características de los residuos utilizados como combustibles o como materia prima en los hornos de cemento, así como su incorporación al proceso, evitando la incorporación al sistema del horno materias primas con un alto contenido de compuestos orgánicos volátiles
- Aislar o encapsular las operaciones que generen partículas, como la trituración, tamizado y mezclado
- Cubrir las cintas transportadoras y los sistemas elevadores
- Almacenamientos cerrados dotados con sistemas de maipulación automática
- Fuelles de carga: utilizar tuberías de llenado flexibles equipadas con sistemas de extracción de partículas en las operaciones de carga
- Pantallas vegetales cortavientos en zonas de almacenamiento a granel
- Instalación de filtros de mangas en puntos de transferencia de materiales susceptibles de emitir polvo
- Implantación de filtros de limpieza de gases de combustión, enfriamiento y molienda
- Combustión por etapas: utilizar mezcla de combustibles (convencionales o derivados de residuos) optimizada a través de quemadores y precalcinación
- Abatir emisiones de NO_x a través de la inyección de solución amoniacal (reducción selectiva no catalítica)
- Abatir emisiones de NO_x a través de enfriamiento de llama, quemador de bajo NO_x y optimización de proceso
- Monitorización de las emisiones de amoniaco

9.2.2.2 Contexto de medidas en el sector tráfico

a) Tráfico rodado

Las normas EURO relativas a la homologación de turismos y vehículos ligeros ha constituido la principal de línea de actuación para limitar las emisiones de los nuevos vehículos. El impacto de esta normativa ha sido muy desigual para los diferentes contaminantes y los distintos tipos de vehículos.

En efecto, el notable éxito en la reducción de las emisiones del material particulado por los tubos de escape de los vehículos de esta línea de actuación contrasta con los contratiempos experimentados en relación con las emisiones de óxidos de nitrógeno, donde las reducciones alcanzadas para determinados tipos de vehículos han quedado eclipsadas por la negativa evolución en otros vehículos.

A este respecto cabe destacar la diferente evolución en los turismos de gasolina y diesel considerando la casuística particular de los óxidos de nitrógeno, donde se limitan las emisiones de NO_x mientras que el parámetro determinante a efectos de calidad del aire es la concentración de NO₂ en el aire ambiente, de tal manera que la reducción de emisiones de NO_x no implica necesariamente reducción de emisiones de NO₂, pues es preciso considerar también la ratio NO₂/NO_x.

Y otro aspecto muy importante ha venido derivado de que las condiciones de los test de ensayo para la homologación de los vehículos no ha resultado representativa de las emisiones reales en las condiciones normales de funcionamiento de los vehículos, lo que ha dado lugar a que las emisiones reales de NO_x no solo no se redujeron

acorde a los límites de emisión establecidos como requisito para la homologación de vehículos, sino que incluso las emisiones en sucesivas revisiones aumentaron con respecto a las de los vehículos comercializados conforme a la EURO 1, que se aprobó en 1991 y aplicable desde 1994.

En efecto, para los turismos diésel las emisiones de NO_x por km recorrido en las condiciones reales de funcionamiento continuaron aumentando hasta la norma EURO 3, de aplicación hasta el año 2004. Pero esta evolución negativa ha sido aún más intensa en las emisiones de NO₂, tanto por la magnitud del incremento como por el hecho de que el aumento de las emisiones perduró hasta la EURO 4, aplicable hasta 2009. Este efecto contraproducente empezó a revertir con la EURO 5 y no se le ha puesto solución definitiva hasta la EURO 6, aplicable inicialmente desde 2016 y con sucesivas revisiones aplicables a partir de 2017 y 2020 respectivamente hasta conseguir alcanzar ya significativas reducciones tanto de NO_x como de NO₂.

Para los turismos de gasolina la situación ha sido muy diferente a la descrita anteriormente para los vehículos diésel, teniéndose reducciones ya en la norma EURO 2 con respecto a la norma EURO 1 tanto para NO_x como para NO₂.

Este esquema nuclear de las políticas europeas de limitación de emisiones de los vehículos ha quedado relegado a un segundo plano tras la irrupción de las políticas de descarbonización, de manera que las normas EURO seguirán actualizándose para los vehículos que empleen motores de combustión interna, pero la línea principal de actuación se centra en la transición al vehículo eléctrico.

Aunque el conjunto de políticas puestas en marcha para favorecer la penetración del vehículo eléctrico presentan como indicador principal las emisiones de CO₂, el efecto de este cambio de modelo tiene también un importante impacto en el resto de contaminantes.

Para el CO₂, las nuevas obligaciones impuestas a los fabricantes de vehículos no se refieren a limitaciones específicas para cada tipo de vehículo como sucedía con las normas EURO, sino que se basan en imponer una restricción de conjunto al nuevo parque de vehículos que se introduzca en la Unión Europea. Esto implica que los fabricantes tengan que comercializar un mix de vehículos que en promedio cumplan la restricción aplicable en forma de gramos de CO₂ emitidos en promedio por km recorrido. Hasta la fecha el cumplimiento de este requisito ha podido atenderse combinando mejora de la eficiencia con la puesta en el mercado de vehículos de menor cilindrada y vehículos con menores emisiones de CO₂, tales como vehículos eléctricos, híbridos y que emplean combustibles alternativos.

Sin embargo, las limitaciones futuras para 2025, 2030 y 2035 obligan necesariamente a ir incorporando en proporciones cada vez mayores vehículos de emisiones nulas, tales como el vehículo eléctrico, que a su vez también presenta emisiones nulas o mucho más reducidas de los contaminantes prioritarios para la mejora de la calidad del aire.

En este sentido, recientemente se ha aprobado el Reglamento 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión, que establece que los vehículos que se comercialicen en la UE a partir de 2035 tendrán que tener unas emisiones nulas de CO₂, y también establece reducciones de emisiones de CO₂ para 2030 más ambiciosas que las previamente establecidas. Este reglamento no prohíbe la comercialización de los vehículos de combustión interna, pero obligaría a emplear biocombustibles o combustibles sintéticos que cumplan el requisito de emisiones nulas de CO₂.

b) Tráfico marítimo

Otro sector con especial relevancia en las emisiones de NO_x, partículas y SO₂ es el tráfico marítimo. El Pacto Verde Europeo recoge como requisito claro la reducción de las emisiones del transporte marítimo mediante el fomento de combustibles sostenibles. De acuerdo a la propuesta de Reglamento de la UE “*FuelEU Maritime*” un requisito claro a lograr es el cumplimiento de cero emisiones en el punto de atraque, exigiendo para 2030 el uso del suministro de electricidad en puerto o de tecnologías alternativas de emisión cero en los puertos por parte de los buques de pasaje y portacontenedores, con el objetivo de mitigar las emisiones de contaminantes atmosféricos en los puertos, los cuales se encuentran a menudo cerca de zonas de alta población. No obstante, el puerto de Carboneras se orienta al

transporte de graneles, buques no afectados por la citada electrificación para portacontenedores y buques de pasajeros.

Sin embargo, en 2020 entró en vigor la limitación del contenido en azufre al 0,5% para el combustible marítimo dando lugar a una significativa reducción en las emisiones de SO₂ y partículas, y ayudando también a reducir las emisiones de NO_x. La reciente designación del mar Mediterráneo como Área de Control de Emisiones (ECA, Emission Control Area) de SO₂ supone una mayor reducción en las emisiones, al establecerse un contenido máximo de azufre en el combustible del 0,1% para mayo de 2025

A estas emisiones se suman también las emisiones asociadas al trasiego de mercancías y las del tráfico inducido por el puerto, teniendo en consideración tanto el transporte de mercancías que se produce en los mismos, como el propio tráfico rodado del puerto ocasionado mayormente por la maquinaria empleada en operaciones de carga y descarga.

9.2.2.3 Contexto de medidas en el sector agrícola

El sector agrícola forma parte de los sectores responsables de las emisiones de NH₃, NO_x y partículas en el municipio, debido tanto al uso de fertilizantes como a la quema de residuos agroforestales y a las emisiones asociadas a la maquinaria agrícola (resuspensión de polvo y gases de escape).

Recientemente la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular ha limitado para las grandes y medianas explotaciones agrícolas la posibilidad de quema de restos agroforestales por motivos fitosanitarios, debiendo contarse con la correspondiente autorización para poder proceder a la quema, lo que derivará en una reducción de estas prácticas y las consecuentes implicaciones negativas sobre la calidad del aire.

Por otro lado, la nueva Política Agraria Común (PAC) para el periodo 2023-2027 incrementa su ambición medioambiental y climática en la Condicionalidad reforzada a aplicar, ampliando e incorporando normas y buenas prácticas agrarias y medioambientales. Dicha condicionalidad se articula mediante los Requisitos Legales de Gestión (RLG) y las Buenas Condiciones Agrícolas y Medioambientales (BCAM), los cuales deberán ser cumplidos por los beneficiarios de las ayudas para conseguir los pagos directos de la PAC. Entre las diez BCAM se encuentra la “Prohibición de quema de rastrojos, excepto por razones fitosanitarias” (BCAM 3) la cual es una práctica ya extendida a lo largo de los años desde los inicios de la puesta en marcha de la condicionalidad. La BCAM 3 contribuye a proteger el suelo de los procesos erosivos, mejorar la gestión y conservación de la calidad de los suelos, y principalmente a reducir las emisiones de material particulado al evitar la quema de los rastrojos.

Asimismo, entre las nuevas BCAM incorporadas se encuentra la BCAM 10 “Fertilización sostenible”, definida en el anexo II del Real Decreto 1049/2022, de 27 de diciembre. Dicha actuación se basa en el del correcto abonado y la aplicación de estiércoles y purines, lo cual contribuye a la reducción de las emisiones de NH₃. Esta actuación deberá ser necesariamente atendida por las personas obligadas al cumplimiento de la Condicionalidad forzada, en el conjunto de su explotación agraria, a partir del 1 de enero de 2024.

9.2.2.4 Contexto de medidas en el sector residencial, comercial e institucional

En el sector residencial, cabe destacar el creciente grado de penetración de la biomasa para usos térmicos derivado de las políticas de fomento de energías renovables.

Al comenzar estas políticas se prestó más atención a diversificar las fuentes de energía y aumentar la contribución de las energías renovables, prestando atención secundaria a las emisiones de contaminantes diferentes a los gases de efecto invernadero, lo cual ha supuesto un incremento de las emisiones de material particulado en algunas zonas.

Para corregir esta situación los reglamentos de desarrollo de la Directiva de diseño ecológico, de reciente entrada en vigor, establecen estrictos requisitos de limitación de emisiones para los nuevos equipos de combustión que empleen biomasa sólida como combustible.

Y adicionalmente, las propuestas legislativas del paquete “Fit for 55”(inclusión del sector residencial en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión¹, fiscalidad a la energía, fomento de energías renovables, etc.) darán lugar a un nuevo contexto que facilitará la progresiva disminución de uso de combustibles fósiles, el incremento de la electrificación en los hogares y la consecuente limitación de emisión de varios contaminantes.

9.2.3 Relación de medidas

Se presenta a continuación la relación de medidas del Plan de Actuación, ordenadas por sector y finalidad.

9.2.3.1 Medidas orientadas al sector industrial y uso de productos

- Implantación de Mejores Técnicas disponibles en las instalaciones industriales (IN/1)
- Actuaciones adicionales de adaptación a las Mejores Técnicas Disponibles en la fábrica de cemento de Holcim España (IN/2)
- Disminución del factor clinker/cemento en la fábrica de cemento de Holcim España (IN/3)
- Mejoras ambientales asociadas al proyecto de clausura de central térmica de carbón (IN/4)
- Ayudas para la mejora de la eficiencia energética y uso de energías renovables en los sectores productivos (IN/5)
- Vigilancia de las emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales y actividades extractivas (IN/6)
- Fomento de la etiqueta ecológica de la Unión Europea para pinturas de uso doméstico, productos de limpieza multiusos para el hogar y ciertos productos cosméticos (IN/7)
- Elaboración y diseminación de Buenas Prácticas Ambientales del uso de disolventes y pinturas (IN/8)
- Sostenibilidad Ambiental de la industria (IN/9)
- Control de las emisiones de COVNM en instalaciones industriales (IN/10)

9.2.3.2 Medidas orientadas al tráfico marítimo y a la actividad portuaria

- Impulso a las energías alternativas en el transporte marítimo (TM/1)
- Mejora de la eficiencia energética e impulso al uso de energías renovables en el ámbito portuario (TM/2)
- Mejora de la movilidad de vehículos pesados en el entorno portuario (TM/3)
- Pavimentación de zona entrada y salida de vehículos (TM/4)
- Control de emisiones difusas en la manipulación de graneles sólidos y líquidos (TM/5)
- Instalación de pantallas atrapa-polvo y sistemas de nebulización de agua en el Puerto de Carboneras (TM/6)
- Instalación de sistema para el lavado de ruedas en el Puerto de Carboneras (TM/7)

¹ Recientemente aprobada la creación de un sistema de comercio de derechos de emisión para sector doméstico y transporte por la Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión

- Conexión Duque de Alba Terminal Pública Puerto de Carboneras con tierra, y dotación de tubería para trasiego de granel líquido (TM/8)
- Elaboración de planes de movilidad y de uso de maquinaria en Puerto (TM/9)
- Declaración del mar Mediterráneo como Área de Control de Emisiones de SO₂ (SECA) (TM/10)
- Elaboración de un inventario de emisiones de buques en puerto (TM/11)

9.2.3.3 Medidas orientadas al sector tráfico rodado

a) Medidas orientadas a fomentar el vehículo eléctrico y otros vehículos limpios

- Impulso al vehículo eléctrico (TR/1)
- Normas de emisión de CO₂ para turismos y furgonetas nuevos (TR/2)
- Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos (TR/3)
- Contratación pública de vehículos de transporte limpios y eficientes (TR/4)
- Desarrollo de infraestructuras mínimas necesarias para la recarga de los vehículos eléctricos e híbridos en los aparcamientos de los edificios (TR/5)
- Puntos de recarga de vehículos eléctricos en el municipio de Níjar (TR/20)
- Fomento de vehículos de bajas emisiones (TR/6)
- Bonificación en la cuota del IVTM para vehículos poco contaminantes (TR/7)
- Ayudas para la sostenibilidad del transporte y la movilidad (TR/8)

b) Otras medidas orientadas a reducir las emisiones unitarias de los vehículos

- Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de turismos y vehículos ligeros (TR/9)
- Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de vehículos pesados (TR/10)
- Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de motocicletas y ciclomotores (TR/11)
- Control de las emisiones de los vehículos de combustión a través de la ITV (TR/21)

c) Medidas orientadas a reducir el volumen de tráfico motorizado

- Fomento del uso de la bicicleta incluyendo eléctricas y micro-movilidad (TR/12)
- Fomento de los desplazamientos a pie (TR/13)
- Ampliación de la tramitación telemática de las administraciones para evitar desplazamientos de los administrados (TR/22)
- Regulación del acceso a playas en temporada para evitar el tráfico rodado masivo en Níjar (TR/23)
- Proyectos de puesta en marcha de transporte colectivo en el interior del municipio de Níjar y plataforma TIC para gestión integral de servicios públicos municipales (TR/24)
- Elaboración de Planes de Movilidad en Polígonos Industriales y en empresas (TR/25)

d) Mejora de infraestructuras varias

- Actuaciones en infraestructuras para el fomento del uso de la bicicleta y VMP (TR/14)

- Implantación del Plan de mejora de caminos (TR/15)
- Mejora del camino rural de El Rendón y el camino que une Las Capitanas con la Venta del Pobre (TR/16)
- Mejora de las infraestructuras que influyen en la movilidad de las áreas urbanas en Níjar (TR/26)
- Mejora de los itinerarios peatonales y fomento de los desplazamientos activos en Níjar (TR/27)
- Fomento de la bicicleta en el municipio de Níjar (TR/28)
- Proyecto de señalización y adecuación de senderos peatonales y rutas ciclistas para el desarrollo turístico sostenible. Creación de nuevas rutas turísticas en Níjar (TR/29)
- Acondicionamiento y mejora de las paradas de transporte público de autobús del municipio de Níjar (TR/30)

e) Transporte de mercancías

- Potenciar la regulación de actividades de carga/descarga de mercancías (TR/17)
- Fomento de los vehículos limpios para transporte de mercancías (TR/18)
- Favorecer la reducción del desplazamiento en el transporte de mercancías (TR/19)

9.2.3.4 Medidas orientadas al sector agrícola y forestal

- Limitación de la quema de restos agroforestales en medianas y grandes explotaciones (AG/1)
- Limitación de la quema de restos agroforestales en microexplotaciones y pequeñas explotaciones en condiciones meteorológicas adversas para la dispersión (AG/2)
- Fomentar las buenas prácticas agrícolas (AG/3)
- Ayudas para el impulso de la agricultura y ganadería sostenible y competitiva (AG/4)
- Fomento del desarrollo rural andaluz a través de una agricultura sostenible (AG/5)
- Contribuir al consumo energético sostenible, al desarrollo sostenible y a la gestión del aire en las actividades agrícolas (PEPAC) (AG/6)
- Normativa de limitación de emisiones en maquinaria agrícola (AG/7)
- Proyectos de colaboración para la valorización de restos vegetales y plásticos procedentes de la agricultura en Níjar (AG/8)

9.2.3.5 Medidas orientadas al sector residencial/comercial/institucional

- Aplicación del Código Técnico de la Edificación en nueva construcción y rehabilitación de edificios (DO/1)
- Aplicación del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios en nueva construcción y rehabilitación de edificios (DO/2)
- Fomento de la certificación energética de edificios (DO/3)
- Rehabilitación energética en la edificación (DO/4)
- Ayudas para la mejora de la eficiencia energética y la descarbonización en entidades públicas (DO/5)
- Fomento de la autoproducción renovable de energía eléctrica (DO/6)
- Aplicación de los reglamentos de diseño ecológico a nuevas calderas y nuevos equipos de calefacción que emplean biomasa. Cumplimiento de los límites de emisión establecidos para chimeneas, estufas y calderas en los Reglamentos (UE) 2015/1185 y 2015/1189 (DO/7)

- Mejora de la eficiencia energética en edificios e instalaciones municipales en Níjar (DO/8)

9.2.3.6 Medidas orientadas a actividades de construcción y demolición

- Impulso de la aprobación y aplicación de una ordenanza municipal tipo de gestión ambiental en obras de construcción y demolición (CO/1)
- Vigilancia Ambiental en obras de infraestructuras (CO/2)

9.2.3.7 Medidas de prevención

- Baldeo de calles (PR/1)
- Actuaciones para la reducción de la incidencia sobre los niveles de inmisión de PM₁₀ de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas (PR/2)

9.2.3.8 Medidas de sensibilización

- Desarrollo de actividades de información y sensibilización ciudadana acerca del contenido de COVNM de los productos y disolventes de uso doméstico (productos para el hogar, cosméticos y otros artículos de aseo) (SN/1)
- Elaboración de una guía para la optimización de impactos en la salud en la implantación de medidas para la mejora de la calidad del aire en entornos urbanos (SN/2)
- Elaborar una guía de recomendaciones sanitarias asociadas a la calidad del aire (SN/3)
- Potenciar los cursos de formación orientados a la mejora de la calidad del aire (SN/4)
- Incorporación de los aspectos relacionados con la calidad del aire en los programas de formación y evaluación de los conductores (SN/5)
- Impulsar el desarrollo de campañas de divulgación y sensibilización ciudadana sobre movilidad respetuosa con la calidad del aire (SN/6)
- Promoción, concienciación y formación sobre el uso de la bicicleta en Níjar (SN/14)
- Impulso de la cultura energética (SN/7)
- Campañas de sensibilización e información para la transición energética (SN/8)
- Favorecer la puesta a disposición de los consumidores información relativa a las emisiones de NO₂ y partículas de los turismos nuevos (SN/9)
- Apoyar la realización de campañas de divulgación y sensibilización en otros sectores específicos (construcción, transporte de mercancías...) (SN/10)
- Fomentar la difusión de nuevas tecnologías en el sector de la maquinaria agrícola (SN/11)
- Proponer actividades de participación e incentivo a la responsabilidad compartida (SN/12)
- Programa de sensibilización ambiental dirigido a la cadena de valor turística (tejido empresarial) (SN/13)

9.2.3.9 Medidas de gestión

- Inspecciones de instalaciones industriales (GE/1)
- Establecimiento de un sistema de predicción de los niveles de contaminación atmosférica (GE/2)

- Campañas de medición mediante unidad móvil (GE/3)
- Mejora y ampliación del Sistema de Evaluación de Calidad del Aire (GE/4)
- Estudio y caracterización del material particulado (GE/5)

9.2.4 Fichas de medidas

A continuación, se presenta una ficha para cada una de las medidas que integran el Plan de Actuación, y en la que se especifican los siguientes aspectos:

- Prescripciones técnicas generales
- Administraciones implicadas en su implantación, ejecución y seguimiento
- Calendario de ejecución
- Estimación, cuantitativa si es posible, de la mejora de la calidad del aire que se espera conseguir o de la reducción de las emisiones previstas
- Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista
- Estimación económica, en aquellos casos que sea posible, del coste de implantación de la medida
- Definición del indicador para el seguimiento del grado de implantación y de la eficacia de la medida
- Otra información

En el caso de medidas orientadas a un mismo objetivo (como por ejemplo reducción del tráfico rodado), la estimación de la mejora prevista y el plazo previsto para conseguirla se presentarán en una ficha común para todas las medidas relacionadas.

CÓDIGO	IN/1	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Implantación de las Mejores Técnicas Disponibles en las instalaciones industriale	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Con esta medida se pretende la adaptación progresiva de las instalaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva de Emisiones Industriales a las Mejores Técnicas Disponibles (MTD), que la Comisión Europea actualiza periódicamente para encauzar el esfuerzo empresarial a adoptar mejoras en procesos y equipos a través de la aplicación general de los requisitos más estrictos en el ámbito medioambiental y energético que sean económicamente viables.
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el se aprueba el reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación •Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera y establecer un desarrollo competitivo del tejido industrial sostenible con el entorno
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Unión Europea
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento eficacia:	Administración General del Estado (AGE) Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes Medida ayuda eficiencia energética
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Resolución revisión AAI. Plazo 4 años desde actualización BREF y publicación de las conclusiones de las MTD.
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de industrias
	Otros:	Promover la implantación de las mejores técnicas disponibles dentro del sector industrial, así como promover y apoyar a las instalaciones que planteen innovaciones tecnológicas para lograr las mejoras ambientales
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de autorizaciones ambientales integradas concedidas en base a la incorporación de las mejores técnicas disponibles
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector industrial, estimando una reducción del 70 % en las emisiones de NOx y del 45% en las emisiones de material particulado ²	

² La valoración del efecto de las medidas en el sector industrial incluye también el efecto del cese de actividad de CT Litoral de Almería, al haber estado dicha instalación en funcionamiento en el periodo 2017-2021 empleado para el diagnóstico de situación previa al plan

CÓDIGO		IN/2
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Actuaciones adicionales de adaptación a las Mejores Técnicas Disponibles en la fábrica de cemento de Holcim España
Municipio/s de aplicación de la medida		Carboneras
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	La fábrica de cemento ya se ha adaptado a la mayor parte de las MTD del sector de fabricación de cemento, estando previsto acometer también: <ul style="list-style-type: none"> - Pantallas vegetales cortavientos en zonas de almacenamiento a granel (MTD 15) - Sistema de aspersión de agua: implementar cañones nebulizadores en operaciones con movimiento de graneles (MTD 15.c): - Sistema de gestión de la energía (MTD 6 y 7) - Puntos de dosificación cerrados (MTD 14.i)
	Origen:	Decisión por la que se establecen las conclusiones sobre las mejores técnicas disponibles (MTD) para la fabricación de cemento, cal y óxido de magnesio conforme a la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las emisiones industriales.
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Holcim España S.A.U.
	Seguimiento de la ejecución:	Holcim España S.A.U.
	Seguimiento eficacia:	Holcim España S.A.U.
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	2021: MTD 15.c 2023: MTD 6 y 7 2023-2024: MTD 14.i
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	MTD implantadas
	Fuente de información:	Holcim España S.A.U.
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector industrial, estimando una reducción del 70 % en las emisiones de NOx y del 45% en las emisiones de material particulado ³

³ La valoración del efecto de las medidas en el sector industrial incluye también el efecto del cese de actividad de CT Litoral de Almería, al haber estado dicha instalación en funcionamiento en el periodo 2017-2021 empleado para el diagnóstico de situación previa al plan

CÓDIGO		IN/3
GRUPO		IC
NOMBRE DE LA MEDIDA		Disminución del factor clinker/cemento en la fabrica de cemento de Holcim España
Municipio/s de aplicación de la medida		Carboneras
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Fabricación de cementos con mayor contenido en componentes minerales y que necesiten menor contenido en clinker.
	Origen:	Estrategia de Sostenibilidad de Holcim España S.A.U.
	Objetivo	Disminuir las emisiones específicas de contaminantes en la fabricación de cemento, por disminuir la cantidad de clinker necesaria para fabricar una tonelada de cemento derivado de la adición de productos minerales con propiedades cementantes
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Holcim España S.A.U.
	Seguimiento de la ejecución:	Holcim España S.A.U.
	Seguimiento eficacia:	Holcim España S.A.U.
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2023-2027
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción también de las emisiones de CO ₂ , no solo por disminuir el requerimiento energético para la fabricación de clinker, sino también por disminuir las emisiones de proceso derivadas de la descarbonatación de la materia prima para producir clinker
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Relación clinker/cemento
	Fuente de información:	Holcim España S.A.U.
	Periodicidad de cálculo:	
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector industrial, estimando una reducción del 70 % en las emisiones de NOx y del 45% en las emisiones de material particulado ⁴

⁴ La valoración del efecto de las medidas en el sector industrial incluye también el efecto del cese de actividad de CT Litoral de Almería, al haber estado dicha instalación en funcionamiento en el periodo 2017-2021 empleado para el diagnóstico de situación previa al plan

CÓDIGO		IN/4
GRUPO		IC
NOMBRE DE LA MEDIDA		Mejoras ambientales asociadas al proyecto de clausura de central térmica de carbón
Municipio/s de aplicación de la medida		Carboneras
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Gestión ambiental de las emisiones a la atmósfera durante las tareas de desmantelamiento de la central térmica, incluyendo: - Creación de zonas burbuja en áreas en las que se está llevando a cabo la retirada de material de aislamiento para evitar la dispersión de fibras. - Ensacado del material de aislamiento previo a su deposición y compactación en vertedero. - Instalación de paneles solares para autoconsumo de oficinas, así como uso de luminarias LED de bajo consumo y priorización de maquinaria eléctrica, etc.
	Origen:	Proyecto de clausura de Central Térmica Litoral de Almería
	Objetivo	Minimizar las posibles emisiones difusas de partículas durante las tareas de desmantelamiento de la central térmica. Reducción de emisiones por utilización de energías renovables y por electrificación de la demanda
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Endesa/UTE LECALDE
	Seguimiento de la ejecución:	Endesa/UTE LECALDE
	Seguimiento eficacia:	Endesa
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	2022-2023
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	kg ensacados de material de aislamiento Reducción de consumo de energía primaria por edificio Producción de energía renovable in situ
	Fuente de información:	Endesa
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector industrial, estimando una reducción del 70 % en las emisiones de NOx y del 45% en las emisiones de material particulado ⁵

⁵ La valoración del efecto de las medidas en el sector industrial incluye también el efecto del cese de actividad de CT Litoral de Almería, al haber estado dicha instalación en funcionamiento en el periodo 2017-2021 empleado para el diagnóstico de situación previa al plan

CÓDIGO	IN/5	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Ayudas para la mejora de la eficiencia energética y uso de energías renovables en los sectores productivos	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Incentivos a fondo perdido para la realización de inversiones que incrementen la eficiencia energética en los procesos e instalaciones, permitan un aprovechamiento óptimo del calor residual y faciliten el aprovechamiento de las energías renovables en las industrias y sector primario. Se llevarán a cabo medidas de promoción de los programas, así como de formación para facilitar la tramitación de los incentivos, a empresas y reducir las incidencias que se originan, reduciendo los tiempos de tramitación.
	Origen:	Estrategia Energética de Andalucía 2030
	Objetivo	Reducir el consumo de energía final de los sectores productivos Incrementar el aporte renovable en el consumo de energía de los sectores productivos Incrementar el autoconsumo eléctrico renovable en los sectores productivos
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Agencia Andaluza de la Energía
	Seguimiento de la ejecución:	Agencia Andaluza de la Energía
	Seguimiento eficacia:	Agencia Andaluza de la Energía
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	2021-2022, 2023-2026
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2030
	Otros:	Avanzar en la descarbonización del consumo de energía Reducir el consumo tendencial de energía
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de solicitudes Importe incentivos solicitados Nº solicitudes resueltas Importe incentivos comprometidos Nº solicitudes pagadas Importe incentivos pagados Nº de actuaciones de promoción y formación Nº de impacto de las actuaciones de promoción y formación Nº de talleres Nº de personas participantes en los talleres
		Fuente de información:
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector industrial, estimando una reducción del 70 % en las emisiones de NOx y del 45% en las emisiones de material particulado ⁶	

⁶ La valoración del efecto de las medidas en el sector industrial incluye también el efecto del cese de actividad de CT Litoral de Almería, al haber estado dicha instalación en funcionamiento en el periodo 2017-2021 empleado para el diagnóstico de situación previa al plan

CÓDIGO	IN/6	
GRUPO	PCA	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Vigilancia de las emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales y actividades extractivas	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Realización de inspecciones para la determinación de los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera. Cumplimiento de una lista de chequeo con los parámetros de operación necesarios.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Mejorar el conocimiento sobre las emisiones fugitivas y canalizadas con vistas a la adopción de medidas para su minimización
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamiento: instalaciones con calificación ambiental, excepto las que son de competencia autonómica
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de industrias
	Otros:	Reducción de las emisiones de material particulado
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de datos validados de emisiones de instalaciones industriales
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector industrial, estimando una reducción del 70 % en las emisiones de NOx y del 45% en las emisiones de material particulado ⁷	

⁷ La valoración del efecto de las medidas en el sector industrial incluye también el efecto del cese de actividad de CT Litoral de Almería, al haber estado dicha instalación en funcionamiento en el periodo 2017-2021 empleado para el diagnóstico de situación previa al plan

CÓDIGO		IN/7
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de la etiqueta ecológica de la Unión Europea para pinturas de uso doméstico, productos de limpieza multiusos para el hogar y ciertos productos cosméticos
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	La importancia de la etiqueta ecológica reside en que se otorgan, a aquellos productos más respetuosos con el medio ambiente, incluido sus bajas emisiones de COVNM. Con ello, dan la posibilidad a los ciudadanos de protegerse en su entorno residencial y laboral con un consumo sostenible de estos productos.
	Origen:	Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Unión Europea
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE) Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medido de apoyo a las medidas de reducción y control de emisiones
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio-largo plazo
	Otros:	Reducción de las emisiones de COVNM por el uso doméstico de disolventes y pinturas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de productos con etiqueta ecológica producidos en Andalucía
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector industrial, estimando una reducción del 70 % en las emisiones de NOx y del 45% en las emisiones de material particulado ⁸

⁸ La valoración del efecto de las medidas en el sector industrial incluye también el efecto del cese de actividad de CT Litoral de Almería, al haber estado dicha instalación en funcionamiento en el periodo 2017-2021 empleado para el diagnóstico de situación previa al plan

CÓDIGO	IN/8	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Elaboración y diseminación de buenas prácticas ambientales del uso de disolventes y pinturas	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Creación de una guía con recomendaciones sobre las buenas prácticas en el uso de disolventes y pinturas con el objetivo de disminuir el riesgo para trabajadores y ciudadanos, así como para reducir las emisiones a la atmósfera y proteger el medio ambiente
	Origen:	Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medido de apoyo a las medidas de reducción y control de emisiones
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio-largo plazo
	Otros:	Lograr la sensibilización en el empleo de disolventes y pinturas para adoptar buenas prácticas en su utilización y reducir de esta forma las emisiones de determinados contaminantes (como son los COV).
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº guías sobre buenas prácticas en el uso de disolventes y pinturas impresas, publicidad, difusión. y distribuidas entre las actividades afectadas
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector industrial, estimando una reducción del 70 % en las emisiones de NOx y del 45% en las emisiones de material particulado ⁹

⁹ La valoración del efecto de las medidas en el sector industrial incluye también el efecto del cese de actividad de CT Litoral de Almería, al haber estado dicha instalación en funcionamiento en el periodo 2017-2021 empleado para el diagnóstico de situación previa al plan

CÓDIGO	IN/9	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Sostenibilidad ambiental de la industria	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Minimizar los impactos provocados por las emisiones de contaminantes generados por la producción industrial, bien mediante acciones preventivas o correctivas. Actuaciones de difusión de buenas prácticas, campañas en medios de comunicación, presentación a las empresas de tecnologías menos contaminantes, etc. Financiación de actuaciones empresariales dirigidas a reducir emisiones mediante la sustitución de equipos e instalaciones por otros que generen menos contaminación. Incorporación de criterios ambientales en la gestión empresarial, tanto mediante la prestación de servicios de asesoramiento especializado como con instrumentos financieros para facilitar la implantación de sistemas de gestión ambiental, su certificación y la adhesión a distintivos de calidad ambiental. Actuaciones ejecutadas en el marco de planes de calidad ambiental.
	Origen:	Estrategia Industrial de Andalucía 2020
	Objetivo	Reducir emisiones de contaminantes Incrementar el número de empresas industriales andaluzas que superan los estándares exigidos por la legislación ambiental Incrementar el número de empresas industriales que tienen implementados sistemas de gestión ambiental y poseen distintivos de calidad ambiental
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Consejería de Industria, Energía y Minas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Consejería de Industria, Energía y Minas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2020
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de actuaciones ejecutadas
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector industrial, estimando una reducción del 70 % en las emisiones de NOx y del 45% en las emisiones de material particulado ¹⁰	

¹⁰ La valoración del efecto de las medidas en el sector industrial incluye también el efecto del cese de actividad de CT Litoral de Almería, al haber estado dicha instalación en funcionamiento en el periodo 2017-2021 empleado para el diagnóstico de situación previa al plan

CÓDIGO	IN/10	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Control de las emisiones de COVNM en instalaciones industriales	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Con esta medida se pretende llevar a cabo procedimientos de determinación de las emisiones de COVNM procedentes de las instalaciones industriales, realizar un control de los aparatos de medida y supervisar el correcto funcionamiento del tratamiento y remisión de la información
	Origen:	Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades.
	Objetivo	Reducción de las emisiones procedentes del sector industrial mediante el control y el seguimiento de las instalaciones afectadas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Empresas afectadas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Empresas afectadas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2003
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de industrias
	Otros:	Reducción de las emisiones de COVNM en el sector industrial
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº datos validados de emisiones de instalaciones industriales
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector industrial, estimando una reducción del 70 % en las emisiones de NOx y del 45% en las emisiones de material particulado ¹¹	

¹¹ La valoración del efecto de las medidas en el sector industrial incluye también el efecto del cese de actividad de CT Litoral de Almería, al haber estado dicha instalación en funcionamiento en el periodo 2017-2021 empleado para el diagnóstico de situación previa al plan

CÓDIGO	TM/1	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Impulso a las energías alternativas en el transporte marítimo	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Reducir las emisiones de CO ₂ , PM ₁₀ , SO _x y NO _x procedentes de buques en ruta o atracados, mediante el despliegue de una infraestructura para proporcionar combustibles alternativos, con un impulso especial al uso del Gas Natural Licuado en el transporte marítimo y en servicios portuarios. Entre las actuaciones destaca la bonificación de un 50% en la Tasa del Buque para los barcos que utilicen como combustible GNL para su propulsión, así como para los buques que, durante su estancia en puerto, utilicen GNL para alimentar sus servicios auxiliares.
	Origen:	Estrategia de sostenibilidad del sistema portuario
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Almería
MEDIDA DE APOYO	Descripción	RD 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2011
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2030
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	% de euros bonificados respecto al total de Tasa al Buque
	Fuente de información:	Autoridad Portuaria de Almería
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NO _x y del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO	TM/2	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Mejora de la eficiencia energética e impulso al uso de energías renovables en el ámbito portuario	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Reducir el consumo de energía y de las emisiones ligadas a su producción, en edificios y servicios prestados por la Autoridad Portuaria y en las actividades desarrolladas por empresas portuarias; incentivando además posibles iniciativas de generación renovable cuando sea técnica y económicamente viable
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Real Decreto 737/2020, de 4 de agosto, por el que se regula el programa de ayudas para actuaciones de rehabilitación energética en edificios existentes y se regula la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla •Estrategia de sostenibilidad del sistema portuario
	Objetivo	Lograr objetivos de eficiencia energética para el año 2030
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Almería
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2025
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2030
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Reducción de consumo de energía primaria por edificio Producción de energía renovable in situ
	Fuente de información:	Autoridad Portuaria de Almería
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NOx y del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO		TM/3
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Mejora de la movilidad de vehículos pesados en el entorno portuario
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Medidas de impulso: -Desarrollo de nuevos accesos viarios que conecten al puerto directamente con redes viarias de alta capacidad para evitar el paso de camiones por núcleos urbanos -Informatizar la gestión documental -Levante sin papeles: mediante esquemas informatizados se facilita el acceso y salida de camiones trazando automáticamente el movimiento de la mercancía -Terminales automatizadas que permiten esquemas de carga/descarga más eficiente y reducen la estancia de camiones en el puerto -Accesos automatizado de camiones al puerto mediante lectores de matrícula que evitan formación de colas en entradas -Gestión de movilidad en horas punta para limitar la entrada/salida del puerto por vehículos que no tengan finalidad comercial
	Origen:	Estrategia de sostenibilidad del sistema portuario
	Objetivo	Reducir las emisiones ligadas al tránsito de camiones por núcleos urbanos y espera en accesos portuarios. La circulación de estos camiones genera emisiones directas, así como emisiones indirectas asociadas a problemas de congestión causados por estos vehículos.
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Almería
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de accesos viarios
	Fuente de información:	Autoridad Portuaria de Almería
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NOx y del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO		TM/4
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Pavimentación de zona entrada y salida de vehículos
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Pavimentación de la zona de entrada y salida de vehículos, acceso a muelle y zona de almacenamiento. Se ha pavimentado la zona de acceso y salida a vehículos en el Puerto de Carboneras con objeto de mejorar el tráfico interno. La actuación se realiza con la intención de mejorar la fluidez del tráfico interno, permitiendo a su vez que los vehículos pesados puedan hacer uso de servicios como la báscula o el equipo lava-ruedas instalado recientemente
	Origen:	Gestión Ambiental en el Puerto de Almería, Puerto de Carboneras y el Alquíán. Informe anual 2022
	Objetivo	Reducir resuspensión del material pulverulento
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Almería
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	2022
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A corto plazo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de zonas pavimentadas
	Fuente de información:	Autoridad Portuaria de Almería
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NOx y del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO	TM/5	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Control de emisiones difusas en la manipulación de graneles sólidos y líquidos	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Reducción de las emisiones a la atmósfera generadas en la manipulación y almacenamiento de graneles sólidos y líquidos en instalaciones portuarias. Las Autoridades Portuarias estimulan el mejor desempeño ambiental de las operaciones, realizadas por las empresas portuarias, mediante mecanismos de regulación administrativa, control operativo e incentivo económico. Las Autoridades Portuarias realizan inversiones en equipamientos, en zonas de uso común, dirigidos a mitigar o controlar posibles emisiones de polvo. Como son: pantallas corta viento, turbinas nebulizadoras o lavaruedas.
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Memoria de Sostenibilidad 2020 de la Autoridad Portuaria de Almería •Estrategia de sostenibilidad del sistema portuario •Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Almería
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2020
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de inversiones en equipamiento para control de emisiones
	Fuente de información:	Anual
	Periodicidad de cálculo:	
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NOx y del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO	TM/6	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Instalación de pantallas atrapa-polvo y sistemas de nebulización de agua en el Puerto de Carboneras	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Construcción de pantallas atrapa-polvo en el Puerto de Carboneras con el fin de reducir la eventual dispersión de polvo generado en días de viento en las operaciones de trasiego y métodos de materiales resistentes a la interperie. Las barreras tienen una longitud lineal de 256 metros y una altura de unos 12 metros. Asimismo, en la parte alta disponen de un sistema de nebulización, que pulverizará gotas de agua para humeder el polvo y evitar su dispersión.
	Origen:	Memoria de Sostenibilidad 2020 de la Autoridad Portuaria de Almería
	Objetivo	Reducir emisiones de material particulado
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Almería Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2019
	Fecha de implantación:	2020
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto plazo
	Otros:	Medida relacionada con la prevención, para la reducción de emisiones de partículas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	m lineales de pantallas implantados/superficie que protege
	Fuente de información:	Autoridad Portuaria de Almería
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	3754 €/metro lineal de pantalla	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NOx y del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO	TM/7	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Instalación de sistema para el lavado de ruedas en el Puerto de Carboneras	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Colocación de unos sistemas para el lavado de ruedas de vehículos en los viales de acceso y salida del Muelle de Pechina, con el fin de evitar el traslado de partículas existentes en el suelo que son portadas por los vehículos a zonas ajenas a aquellas en las que se lleva a cabo la manipulación de graneles sólidos.
	Origen:	Memoria de Sostenibilidad 2020 de la Autoridad Portuaria de Almería
	Objetivo	Reducir la emisión de partículas por resuspensión
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Almería Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	2022
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto plazo
	Otros:	Medida relacionada con la prevención, para la reducción de emisiones de partículas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Equipos lava-ruedas de vehículos pesados instalados
	Fuente de información:	Autoridad Portuaria de Almería
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	102.870 €	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NOx y del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO		TM/8
GRUPO		IC
NOMBRE DE LA MEDIDA		Conexión Duque de Alba Terminal Pública Puerto de Carboneras con tierra, y dotación de tubería para trasiego de granel líquido
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Se conectará el Duque de Alba existente con tierra, lo que permitirá la instalación de una tubería que permita el trasiego de granel líquido desde la fabrica al buque y viceversa
	Origen:	Autoridad Portuaria de Almería, sector privado (Refinería biodiesel Carboneras)
	Objetivo	Reducir la circulación actual de vehículos pesados desde la fábrica al buque, con la consiguiente reducción de emisiones asociadas a estos.
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Almería Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	2023-2024
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2 años
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	% de obra conexión ejecutada Metros de tubería instalados
	Fuente de información:	Autoridad Portuaria de Almería
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		Conexión: 1.936.019,8 €
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NOx y del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO	TM/9	
GRUPO	PCA	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Elaboración de planes de movilidad y de uso de maquinaria en Puerto	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Debe incluir, tanto las propias instalaciones del puerto, como el área de influencia del mismo. Comprenderá la realización de un estudio de movilidad sostenible que contemple las rutas seguidas por el parque vehicular portuario, tiempos de espera, apagado y encendido de motores, número de vehículos que acceden al día, así como una paulatina implementación de movilidad eléctrica en el interior del puerto, la instalación y aprovechamiento de energía renovables, la implantación de iluminación eficiente y medidas de eficiencia energética y de gestión de la demanda eléctrica en las instalaciones del puerto. Para fomentar estas medidas, se promoverá la inclusión de parámetros ambientales en los pliegos de servicios portuarios. Además, se trabajará en la redacción de guías metodológicas sobre las que se basen los convenios de buenas prácticas entre autoridades portuarias y operadores.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Reducir las emisiones derivadas del uso de combustibles convencionales
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Almería
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de planes de movilidad elaborados Nº de accesos viarios Nº de guías de buenas prácticas
	Fuente de información:	Autoridad Portuaria de Almería
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NOx y del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO	TM/10	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Declaración del mar Mediterráneo como Área de Control de Emisiones de SO ₂ (SECA)	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	La declaración del Mediterráneo como Área de Control de Emisiones de SO ₂ no permite emplear combustibles con un contenido en azufre superior al 0,1 % a partir del 01/05/2025 o bien implantar sistemas depuradores que consigan reducciones equivalentes. La limitación actual es del 0,5% para los buques en travesía, por lo que la reducción de las emisiones de SO ₂ será del 80%, contribuyendo también a reducir las emisiones de partículas primarias y la formación de partículas secundarias al limitar el SO ₂ disponible para transformarse en sulfatos
	Origen:	Actualización del Anexo VI del Convenio MARPOL
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de SO ₂ y partículas a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Organización Marítima Internacional (IMO)
	Seguimiento de la ejecución:	Capitanía Marítima de Almería
	Seguimiento eficacia:	Capitanía Marítima de Almería
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	Mayo de 2025
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Inspecciones realizadas a buques y % de incumplimientos
	Fuente de información:	Capitanía Marítima de Almería
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NOx y del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO	TM/11	
GRUPO	PCA	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Elaboración de un inventario de emisiones de buques en puerto	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todas las zonas portuarias dentro del ámbito de la Autoridad Portuaria de Almería en Carboneras	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Elaboración de un inventario de emisiones de los buques atracados en puerto y en operaciones de atraque-desatraque. Actualmente el Inventario de Emisiones recoge las emisiones del tráfico marítimo agregadas según necesidades de la Directiva de Techos Nacionales, de manera que contempla tan solo las emisiones de los buques en rutas de cabotaje y sin desagregar las emisiones en puerto de las producidas en ruta
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Conocer las emisiones de los buques que tienen lugar en el propio puerto y en sus proximidades, con la finalidad de poder evaluar el impacto de estas emisiones sobre la calidad del aire ambiente local.
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE) Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento de la ejecución:	Autoridad Portuaria de Almería
	Seguimiento eficacia:	Autoridad Portuaria de Almería
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Un año tras la aprobación del Plan
	Fecha de implantación:	Dos años tras la aprobación del Plan
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Seguimiento y Control de emisiones atmosféricas procedentes de buques a nivel local
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Emisiones por contaminante desagregadas entre atraque y maniobras, y por tipología de buques (graneles, contenedores, pasajeros, etc.)
	Fuente de información:	Compañías navieras (datos de actividad)/AGE o Autoridad Portuaria (emisiones)
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del tráfico marítimo y actividades portuarias, estimando una reducción del 10% en las emisiones de NOx y del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO	TR/1	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Impulso al vehículo eléctrico	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Introducción progresiva de vehículos propulsados eléctricamente así como vehículos híbridos, en base al PNIECC 2021-2030 y al PERTE para el desarrollo del vehículo eléctrico y conectado
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Plan Nacional Integrado de Energía y Cambio Climático 2021-2030 •Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia •Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio •Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería
	Objetivo	Alcanzar los 5.000.000 de vehículos eléctricos en España para 2030
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE) Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE) Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Consejería de Industria, Energía y Minas Diputación de Almería Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Diputación de Almería Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Actuación estratégica con medidas de apoyo
	Código	TR/2, TR/3, TR/4
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de vehículos con el objetivo de contar en 2030 con 5.000.000 de vehículos eléctricos en toda España
	Otros:	Medida que afecta al tráfico desde origen, favoreciendo vehículos con prestaciones de bajas emisiones
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de vehículos eléctrico e híbridos incorporados, desagregados por categorías (turismos, motocicletas, bicicletas, VMP, vehículos ligeros, autobuses y vehículos pesados)
	Fuente de información:	Administración General del Estado (AGE)
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	2.000 Millones € (componente C1.I2 PRTR)	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/2	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Normas de emisión de CO ₂ para turismos y furgonetas nuevos	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Establecimiento de limitación de emisiones de CO ₂ para el promedio de nuevos turismos y furgonetas comercializados en la Unión Europea, precisando la consecución del objetivo de un alto grado de penetración del vehículo eléctrico para alcanzar dichos promedios
	Origen:	Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO ₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión.
	Objetivo	A partir de 2035 el promedio de vehículos comercializados en la Unión Europea tendrán emisiones de CO ₂ casi nulas. Objetivos intermedios para 2025 y 2030, pasando para los turismos de 95 g CO ₂ /km en 2021 a 80,8 y 42,5 g CO ₂ /km en 2025 y 2030 respectivamente
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Unión Europea
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida facilitadora para el desarrollo del vehículo eléctrico
	Código	TR/1
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	Objetivos a 2030
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de vehículos
	Otros:	Medida que afecta al tráfico desde origen, favoreciendo vehículos con prestaciones de bajas emisiones
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evolución del parque de vehículos
	Fuente de información:	Administración General del Estado (AGE)
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/3	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Plan de incentivos a la instalación de puntos de recarga, a la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible y a la innovación en electromovilidad, recarga e hidrógeno verde
	Origen:	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia
	Objetivo	Ayudar al despegue del vehículo eléctrico
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE) Consejería de Industria, Energía y Minas Diputación de Almería Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Diputación de Almería Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida facilitadora para el desarrollo del vehículo eléctrico
	Código	TR/1
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de vehículos
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de puntos de recarga instalados
	Fuente de información:	Consejería de Industria, Energía y Minas Diputación de Almería Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	2.000 Millones € (componente C1.I2 PRTR)	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/4	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Contratación pública de vehículos de transporte limpios y eficientes	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Establecimiento de garantías para que los poderes y las entidades adjudicadoras, en la contratación pública relativa a determinados vehículos de transporte por carretera, tengan en cuenta los impactos energético y medioambiental de estos durante su vida útil, incluidos el consumo de energía y las emisiones de CO ₂ y de determinados contaminantes, con la finalidad de promover y estimular el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Directiva (UE) 2019/1161 que modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes •Real Decreto-Ley 24/2021, de 2 de noviembre, de transposición de directivas de la Unión Europea en las materias de bonos garantizados, distribución transfronteriza de organismos de inversión colectiva, datos abiertos y reutilización de la información del sector público, ejercicio de derechos de autor y derechos afines aplicables a determinadas transmisiones en línea y a las retransmisiones de programas de radio y televisión, exenciones temporales a determinadas importaciones y suministros, de personas consumidoras y para la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. •Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería
	Objetivo	Contribución de las administraciones al despegue del vehículo eléctrico
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento de la ejecución:	Sector Público para contratos de suministro o servicio de vehículos de transporte, acorde al Real Decreto Ley 24/2021 Diputación de Almería Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Diputación de Almería Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida facilitadora para el desarrollo del vehículo eléctrico
	Código	TR/1
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	Continuo, con mejora de las emisiones a medio-largo plazo derivada de la renovación progresiva del parque de vehículos
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de vehículos
	Otros:	Medida que afecta al tráfico desde origen, favoreciendo vehículos con prestaciones de bajas emisiones
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evolución del parque de vehículos de administraciones públicas, empresas públicas y concesiones de servicios públicos Nº de contratos públicos de suministro o servicio de vehículos de transporte por carretera, acorde al Real Decreto-Ley 24/2021
	Fuente de información:	Sector Público Diputación de Almería Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO		TR/5
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Desarrollo de infraestructuras mínimas necesarias para la recarga de los vehículos eléctricos e híbridos en los aparcamientos de los edificios
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	<p>Programas de la Unión Europea relativa a la eficiencia energética para el establecimiento de las condiciones de las infraestructuras mínimas necesarias para la recarga inteligente de los vehículos eléctricos. La infraestructura de recarga podrá ser de cualquier potencia y estar destinada a los siguientes usos:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Uso privado en sector residencial, incluidas las viviendas unifamiliares. -Uso público en sector no residencial (aparcamientos públicos, hoteles, centros comerciales, universidades, hospitales, polígonos industriales, centros deportivos, etc.) -Uso privado en zonas de estacionamiento de empresas privadas y públicas, para dar servicio a su propia flota -Uso público en zonas de estacionamiento de empresas privadas y públicas, para dar servicio a sus trabajadores y clientes. -Uso público en vía pública, ejes viarios urbanos e interurbanos -Uso público en red de carreteras, siendo de especial interés la infraestructura de recarga en estaciones de servicio y gasolineras.
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Código Técnico de la Edificación modificado por la adaptación a lo dispuesto en la Directiva (UE) 2018/844, la cual modifica la Directiva 2010/31/UE (de eficiencia energética de los edificios) y a la Directiva 2012/27/UE (relativa a eficiencia energética) •Estrategia de impulso al vehículo eléctrico en Andalucía •Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 •Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería •Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.
	Objetivo	Ayudar al despegue del vehículo eléctrico
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	<p>Administración General del Estado (AGE) Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamientos</p>
	Seguimiento de la ejecución:	<p>Administración General del Estado (AGE) Consejería de Industria, Energía y Minas Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamientos</p>
	Seguimiento eficacia:	<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Diputación de Almería Ayuntamientos</p>
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida facilitadora para el desarrollo del vehículo eléctrico
	Código	TR/1, TR/3
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	Continuo

OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de vehículos
	Otros:	Medida que afecta al tráfico desde origen, favoreciendo vehículos con prestaciones de bajas emisiones
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de puntos de recarga instalados
	Fuente de información:	Consejería Política Industrial y Energía Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		50.900 millones € (PNIEC 2021-2030. Inversión pública total)
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO	TR/20	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Puntos de recarga de vehículos eléctricos en el municipio de Níjar	
Municipio/s de aplicación de la medida	Níjar	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Puesta en marcha de Estaciones de Recarga Pública para Vehículos Eléctricos en viales y espacios públicos de titularidad municipal. Se propone la implantación de 20 puntos distribuidos en los siguientes núcleos: Agua Amarga (2), Las Negras (2), Rodalquilar (1), Isleta del Mono (1), Los Escullos (1), San José (3), La Fabriquilla (1), San Isidro (3), Campohermoso (3), Villa de Níjar (2), Venta del Pobre (1).
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar •Real Decreto 1053/2014 en el que se incluye la Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52: "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para recarga de vehículos eléctricos"
	Objetivo	<ul style="list-style-type: none"> •Fomento de la movilidad eléctrica en el municipio. •Ahorro económico en el gasto de combustible. •Reducción de los niveles de contaminación. •Fomento del transporte con medios alternativos y amables con el medioambiente.
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Níjar Empresas encargadas de la instalación, mantenimiento y explotación de las estaciones de recarga Empresas de suministro eléctrico
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Níjar Empresas encargadas de la instalación, mantenimiento y explotación de las estaciones de recarga Empresas de suministro eléctrico
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida facilitadora para el desarrollo del vehículo eléctrico
	Código	TR/1, TR/3
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de vehículos
	Otros:	Promoción del uso de transportes limpios, facilitando la infraestructura y los equipamientos necesarios para ello, instalados en lugares estratégicos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de puntos de recarga eléctrica instalados Evolución nº de recargas eléctricas realizadas al año
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO		TR/6
GRUPO		IC
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de vehículos de bajas emisiones
Municipio/s de aplicación de la medida		Carboneras
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Reducción de las emisiones a la atmosfera de vehículos mediante el fomento de uso de vehículos de baja emisiones (eléctricos e híbridos) del personal que trabaja en la obra de demolición
	Origen:	Proyecto de clausura de Central Térmica Litoral de Almería
	Objetivo	Reducción de emisiones asociadas a desplazamientos de vehículos
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Endesa/UTE LECALDE
	Seguimiento de la ejecución:	Endesa/UTE LECALDE
	Seguimiento eficacia:	Endesa
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	2023
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de campañas realizadas
	Fuente de información:	Endesa
	Periodicidad de cálculo:	
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO		TR/7
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Bonificación en la cuota del IVTM para vehículos poco contaminantes
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Disfrutarán de una bonificación del 75% en la cuota de los cinco periodos impositivos siguientes al de matriculación o reforma, aquellos vehículos que cumplan cualquiera de los requisitos que se establecen a continuación: -Vehículos eléctricos híbridos, enchufables y de autonomía extendida. -Vehículos eléctricos de batería propulsados únicamente por un motor eléctrico y cuya fuente de energía proviene de la electricidad almacenada en la batería que se debe cargar a través de la red eléctrica. -Vehículos con motores que admitan la propulsión con gases licuados del petróleo, sean híbridos o no. -Vehículos con motores que admitan la propulsión con gas natural, sean híbridos o no. -Vehículos con motores propulsados por un motor eléctrico alimentado por energía solar fotovoltaica, sean híbridos o no.
	Origen:	•Real Decreto 837/2002 de agosto por el que se traspone la Directiva Europea 1999/94 CEE •Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas locales
	Objetivo	Contribuir a fomentar la movilidad sostenible
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida facilitadora para el desarrollo del vehículo eléctrico
	Código	TR/1
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	2022-2024
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg/m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Incrementar el número de vehículos 0 emisiones y eco
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de vehículos beneficiados
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO	TR/8	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Ayudas para la sostenibilidad del transporte y la movilidad	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Incentivos a fondo perdido para la adquisición de vehículos cero emisiones o eco, la instalación de infraestructuras de puntos de recarga, así como las infraestructuras para la mejora de la movilidad en las ciudades. Se considera asimismo la redacción de planes de transporte al centro de trabajo y planes de movilidad urbana, siempre que se acompañen de inversiones de mejora que comporten un ahorro energético efectivo. Se llevarán a cabo medidas de promoción de los programas, así como de formación para facilitar la tramitación de los incentivos a empresas y ciudadanía y reducir las incidencias que se originan, reduciendo los tiempos de tramitación.
	Origen:	Estrategia Energética de Andalucía 2030
	Objetivo	Promover un sistema de transporte eficiente avanzado hacia la movilidad cero emisiones
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Agencia Andaluza de la Energía
	Seguimiento de la ejecución:	Agencia Andaluza de la Energía
	Seguimiento eficacia:	Agencia Andaluza de la Energía
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida facilitadora para el desarrollo del vehículo eléctrico
	Código	TR/1
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	2021-2022, 2023-2026
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Incrementar el número de vehículos 0 emisiones y eco Incrementar el número de puntos de recarga de vehículos eléctricos y combustibles alternativos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de vehículos cero emisiones y eco Nº de vehículos de combustibles fósiles sustituidos Nº de puntos de recarga de vehículos cero emisiones
	Fuente de información:	Agencia Andaluza de la Energía
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/9	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de turismos y vehículos ligeros	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Los programas de la Unión Europea (UE) para la disminución de las emisiones que proceden de vehículos de motor son una de las principales estrategias enfocadas a reducir las concentraciones de contaminantes en el aire ambiente
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Reglamento (CE) nº 715/2007, de 20 junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos y modificaciones posteriores. •Reglamento (CE) 2018/858, de 30 mayo 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.
	Objetivo	Reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos de los nuevos vehículos
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Unión Europea
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones unitarias de los vehículos
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	Continuo, con mejora de las emisiones a medio-largo plazo derivada de la renovación progresiva del parque de vehículos
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de vehículos
	Otros:	Medida que afecta al tráfico desde origen, favoreciendo vehículos con prestaciones de bajas emisiones
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evolución del parque de vehículos
	Fuente de información:	Administración General del Estado (AGE)
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/10	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de vehículos pesados	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Los programas de la Unión Europea (UE) para la disminución de las emisiones que proceden de vehículos de motor son una de las principales estrategias orientadas a reducir las concentraciones de contaminantes en el aire ambiente
	Origen:	Reglamento (CE) 595/2009, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos.
	Objetivo	Reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos de los nuevos vehículos
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Unión Europea
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones unitarias de los vehículos
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	Continuo, con mejora de las emisiones a medio-largo plazo derivada de la renovación progresiva del parque de vehículos
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de vehículos
	Otros:	Medida que afecta al tráfico desde origen, favoreciendo vehículos con prestaciones de bajas emisiones
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evolución del parque de vehículos
	Fuente de información:	Administración General del Estado (AGE)
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/11	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de motocicletas y ciclomotores	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Los programas de la Unión Europea (UE) para la disminución de las emisiones que proceden de vehículos de motor son una de las principales estrategias enfocadas a reducir las concentraciones de contaminantes en el aire ambiente
	Origen:	Reglamento (UE) nº168/2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos
	Objetivo	Reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos de los nuevos vehículos
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Unión Europea
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones unitarias de los vehículos
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	Continuo, con mejora de las emisiones a medio-largo plazo derivada de la renovación progresiva del parque de vehículos
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de vehículos
	Otros:	Medida que afecta al tráfico desde origen, favoreciendo vehículos con prestaciones de bajas emisiones
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evolución del parque de vehículos
	Fuente de información:	Administración General del Estado (AGE)
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/21	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Control de las emisiones de los vehículos de combustión a través de la ITV	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	De acuerdo al tipo de vehículo, de diesel o gasolina, la metodología de medición en la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) es diferente. Para el caso de los vehículos de gasolinas, la forma de control de emisiones en las ITV ha ido variando con el tiempo, principalmente desde comienzos del 2018. Por ello, para el control y seguimiento de la aplicación de la nueva normativa Euro 7 en los vehículos, se extraerán los datos con el sistema de Diagnóstico a Bordo (OBD), lo cual facilitará conocer el estado y conducción de los vehículos y, por consiguiente, las emisiones originadas en los mismos.
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Normativa emisiones Euro 7 (Actualmente se aplica Euro 6) •Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE.
	Objetivo	Reducir las emisiones de partículas y NOx
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE) Consejería de Industria, Energía y Minas
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE) Consejería de Industria, Energía y Minas (Intervenciones ITV)
	Seguimiento eficacia:	Administración General del Estado (AGE) Consejería de Industria, Energía y Minas
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medición de consumos por OBD en vehículos nuevos categoría M1 (equipados con dispositivos de control de consumo de combustible y energía)
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	20 de mayo del 2023 (voluntario)
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A partir de 2035 la normativa prohíbe la venta de vehículos de combustión en Europa con el objetivo de reducir a cero las emisiones de CO ₂ permitidas
	Otros:	Contribución ITV a seguridad vial estimada en 600 muertes prematuras por exposición a partículas (PM) en el año 2021
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evaluación del parque de vehículos (motores gasolina, motores diesel, motores desde nivel Euro 5/V)
	Fuente de información:	Estaciones ITV y fabricantes vehículos, herramientas desarrolladas para estimas consumo combustible y emisiones CO ₂ (CO2TA-Ministerio)
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO		TR/12
GRUPO		GEP
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento del uso de la bicicleta incluyendo eléctricas y micro-movilidad
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Utilización coordinada de las bicicletas/VMP con el transporte público, campañas de información y desarrollo de un sistema de alquiler público de bicicletas
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) •Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería
	Objetivo	Aumentar el uso de la bicicleta, incluyendo eléctricas y micro-movilidad
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida de apoyo a la movilidad sostenible
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Previsto para 2023
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio-largo plazo
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Campañas de comunicación realizadas Estaciones de bicicletas públicas implantadas Viajes en bicicleta pública al año
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO		TR/13
GRUPO		GEP
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de los desplazamientos a pie
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Realización de ensanchamiento de aceras, mejora del estado del acerado y otras actuaciones encaminadas a la priorización del movimiento peatonal
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Plan Andaluz de Acción por el Clima •Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería
	Objetivo	Fomento del transporte no motorizado e incrementar el porcentaje de viajeros que se desplazan a pie.
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida de apoyo a la movilidad sostenible
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	<p>Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono</p> <p>Para PM₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m³</p>
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto-medio-largo plazo
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de calles mejoradas
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO		TR/22
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Ampliación de la tramitación telemática de las administraciones para evitar desplazamientos de los administrados
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Reducir el número de desplazados a las dependencias administrativas autonómicas mediante las tramitaciones telemáticas de los procedimientos administrativos que lo permitan, evitando así que los administrados pierdan tiempo y que lleven a cabo desplazamientos en vehículos privados, reduciendo así las emisiones
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Limitar la congestión del tráfico y el exceso de emisiones asociado
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir el volumen de tráfico
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva implantación de los procedimientos telemáticos.
	Otros:	Medida que afecta al tráfico desde origen, reduciendo el volumen de tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de tramitaciones telemáticas de procedimientos administrativos autonómicos y locales
	Fuente de información:	Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO	TR/23	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Regulación del acceso a playas en temporada para evitar el tráfico rodado masivo en Níjar	
Municipio/s de aplicación de la medida	Níjar	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Implementación de proyectos que promuevan el uso de transportes alternativos, como bicicletas o transporte público, y la creación de aparcamientos disuasorios alejados de la costa, pueden reducir significativamente la cantidad de vehículos en estas áreas y mejorar la calidad de vida de los residentes y visitantes. Además, es importante que estas iniciativas se lleven a cabo con una planificación cuidadosa y la participación activa de la comunidad, para garantizar una gestión sostenible y responsable del territorio. Los aparcamientos propuestos se ubican en: Agua Amarga, Isleta del Moro, Las Negras, Rodalquilar y San José
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Plan de Acción Local de Níjar •Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar •Plan Local de Salud de Níjar
	Objetivo	Fomento de la movilidad urbana sostenible responsable con los bienes físicos e inmaterial del municipio.
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida de apoyo a la movilidad sostenible
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2023-2025
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción $3,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM_{10} valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM_{10} en torno a $0,5-1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto plazo
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº actuaciones que faciliten la movilidad en bicicleta o transporte público Nº de aparcamientos disuasorios implantados Nº de campañas informativas realizadas
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NO_x y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/24	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Proyectos de puesta en marcha de transporte colectivo en el interior del municipio de Níjar y plataforma TIC para gestión integral de servicios públicos municipales	
Municipio/s de aplicación de la medida	Níjar	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Mejorar el atractivo del transporte público mediante la complementariedad entre los diferentes modos de transporte. Incrementar el número de viajes que se realizan en transporte público, reduciendo los tiempos de viaje en bus y reduciendo así la utilización del coche. Crear nuevas líneas de transporte urbano que conecten los núcleos del interior de Níjar con sus playas. Asimismo, se implantará una plataforma informática que permita a la ciudadanía la gestión integral de los servicios públicos municipales a través de Internet, en un entorno multiplataforma (web y móvil). Los distintos servicios se irán implementando progresivamente, priorizando aquellos de mayor demanda
	Origen:	•Plan de Acción Local de Níjar •Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar
	Objetivo	Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible Liderar y fomentar la innovación digital
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Potenciar modos de transporte sostenibles
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2023-2025, 2026-2028
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto-medio plazo
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas Impulsar la digitalización de las ciudades y de los servicios urbanos mediante modelos eficientes y sostenibles basados en plataformas digitales de gestión inteligente.
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de viajes en transporte público Plataforma TIC desarrollada
	Fuente de información:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	Puesta en marcha de transporte colectivo:30.000 € Plataforma TIC:120.000 €	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/25	
GRUPO	PCA	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Elaboración de Planes de Movilidad en Polígonos Industriales y en empresas	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	a) Elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en los Polígonos Industriales de los término municipales, en los que el desplazamiento se realiza fundamentalmente en coche b) Realización de Planes de Movilidad en empresas c) Aplicar medidas efectivas en centros de trabajo
	Origen:	•Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras •Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar
	Objetivo	Reducir el consumo de energía global relacionado con el desplazamiento al trabajo, reduciendo así las emisiones de contaminantes
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos Tejido empresarial del municipio Sindicatos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos Tejido empresarial del municipio Sindicatos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir el volumen de tráfico
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto plazo (menos de 5 años)
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Reparto modal de la movilidad al centro de trabajo Número de empresas que aplican planes de movilidad sostenible entre sus plantillas Medidas aisladas que mejoran la movilidad a los centros de trabajo
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/14	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Actuaciones en infraestructuras para el fomento del uso de la bicicleta y VMP	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	-Mejora, mantenimiento o creación de la red de infraestructuras específica -Mejora de aparcamientos vigilados, así como puntos de recarga para bicicletas/MVP eléctricos garantizando la seguridad de los vehículos. -Mejora de la intermodalidad adaptando los vehículos para facilitar el transporte de las bicicletas en las líneas.
	Origen:	•Estrategia Estatal por la bicicleta •Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería
	Objetivo	Contribuir a fomentar la movilidad sostenible
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Movilidad activa
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Previsto para 2023
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva mejora de las infraestructuras y de la red de transporte público.
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº alquiler de bicicletas/VMP al día
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO		TR/15
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Implantación del Plan de mejora de caminos
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Plan orientado a identificar las actuaciones prioritarias en asfaltado o mejora de los caminos que prestan servicio, tanto al tráfico a pequeños núcleos de población, como a la agricultura en ambiente controlado y actividades extractivas. Posterior ejecución de posibles medidas disuasorias para vehículos particulares y de otras posibles actuaciones
	Origen:	Plan de Mejora de Caminos Rurales de Andalucía-Plan Itínere
	Objetivo	Mejoras de carreteras y vías
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Mejora de caminos rurales
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva mejora de los caminos rurales del territorio andaluz
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de actuaciones implantadas
	Fuente de información:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO		TR/16
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Mejora del camino rural de El Rendón y el camino que une Las Capitanas con la Venta del Pobre
Municipio/s de aplicación de la medida		Níjar
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Mejora de la infraestructura de los caminos rurales, El Rendón y el que une Las Capitanas con la Venta El Pobre, a lo largo de 14 kilómetros de longitud. Dicha actuación se ha llevado a cabo para facilitar el bien funcionamiento diario de las explotaciones que se encuentra alrededor de los mismos. Las obras realizadas han consistido en reposición de firmes, consolidación de bases y de subbases, obras de fábrica, drenajes y cunetas; escolleras, muros de contención y señalización horizontal y vertical, además de otros conceptos de obra como la seguridad vial y salud, la gestión de residuos y el control de calidad.
	Origen:	•Plan de Mejora de Caminos Rurales de Andalucía-Plan Itínere •Plan de Acción Local de Níjar
	Objetivo	Mejoras de carreteras y vías
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Mejora de caminos rurales
	Código	TR/15
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2020
	Fecha de implantación:	2022
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto plazo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº caminos mejorados Km de camino rural mejorados Superficie de caminos rurales pavimentada
	Fuente de información:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		700.000 euros
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO		TR/26
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Mejora de las infraestructuras que influyen en la movilidad de las áreas urbanas en Níjar
Municipio/s de aplicación de la medida		Níjar
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Asegurar la seguridad y la accesibilidad del espacio público a través de medidas como la eliminación de barreras arquitectónicas, mejora de la señalización, la instalación de pavimento sonoro, rebajado de aceras, aceras con ancho adecuado, etc.... En general impulsar las actuaciones de mejora de las infraestructuras que influyan en la movilidad de áreas urbanas del municipio.
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Plan de Acción Local de Níjar •Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar •Plan Local de Salud de Níjar
	Objetivo	Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida de apoyo a la movilidad sostenible
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2026-2028
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	<p>Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción $3,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono</p> <p>Para PM_{10} valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM_{10} en torno a $0,5-1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$</p>
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio plazo
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Distribución modal de los viajes en el área urbana
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		150.000 euros
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NO_x y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO	TR/27	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Mejora de los Itinerarios peatonales y fomento de los desplazamientos activos en Níjar	
Municipio/s de aplicación de la medida	Níjar	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Mejora de los itinerarios peatonales en el entorno de los centros educativos y en aquellas zonas en las que se localiza una mayor concentración de personas mayores o con movilidad reducida, fomentando los desplazamientos activos en la ciudad. Limitar el aparcamiento y el tráfico en horario de entrada y salida de los centros educativos y en sus inmediaciones. Todo esto a través de la mejora de la señalización horizontal y vertical, la iluminación en pasos de peatones, que en puntos estratégicos pueden llegar a ser pasos de peatones inteligentes. Haciendo especial hincapié en las recomendaciones del PMUS de Níjar.
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Plan de Acción Local de Níjar •Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar •Plan Local de Salud de Níjar
	Objetivo	Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida de apoyo a la movilidad sostenible
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2023-2025
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción $3,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM_{10} valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM_{10} en torno a $0,5-1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto plazo
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Distribución modal de los viajes en el área urbana
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	60.000 euros	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NO_x y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO		TR/28
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de la bicicleta en el municipio de Níjar
Municipio/s de aplicación de la medida		Níjar
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Complementar y mejorar el trazado urbano de la red de carriles bici, aumentando la seguridad de ciclistas y peatones. Desarrollo de carriles bici entre los principales núcleos de población y en las arterias que los unen: Níjar Villa, San Isidro, San José, la Isleta del Moro, Las Negras y Campohermoso. Adicionalmente: -Instalación de aparcamientos para bicicletas y patinetes eléctricos. Uno de los modelos más sencillos y económicos son los de soporte de rueda. -Apoyar el desarrollo de una red en el ámbito del municipio de servicios de alquiler de bicicletas -Flota de bicicletas municipales e incentivos para funcionarios -Poner en marcha un sistema de registro voluntario de bicicletas para incrementar la seguridad frente al robo -Establecer una red de talleres apoyada en el Ayuntamiento y la red empresarial de la zona -Restringir el acceso a los vehículos a las horas de entrada y salida de los centros escolares.
	Origen:	•Plan de Acción Local de Níjar •Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar •Plan Local de Salud de Níjar
	Objetivo	•Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible •Aumentar la participación de la bicicleta en la movilidad general del municipio de Níjar •Incrementar la movilidad ciclista en los centros urbanos y en la conexión entre los núcleos de población y los centros atractores
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar Empresarios dedicados a la actividad de reparación de bicicletas Asociaciones de defensa de la bicicleta
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar Empresarios dedicados a la actividad de reparación de bicicletas Asociaciones de defensa de la bicicleta
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida de apoyo a la movilidad sostenible
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2026-2028
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg/m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio plazo
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas

INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Kilómetros de carril bici construido Nº de talleres de reparación de bicicletas Nº de servicios de alquiler de bicicletas
	Fuente de información:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		300.000 euros
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO	TR/29	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Proyecto de señalización y adecuación de senderos peatonales y rutas ciclistas para el desarrollo turístico sostenible. Creación de nuevas Rutas Turísticas en Níjar	
Municipio/s de aplicación de la medida	Níjar	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Acondicionar los itinerarios naturales existentes dentro del término municipal, con mayor incidencia en la zona más próxima a la costa, adaptándolos para el tránsito ciclo peatonal, principalmente mediante la mejora del pavimento, la señalización y las medidas de seguridad por el trazado a través de zonas con orografía muy accidentada.
	Origen:	•Plan de Acción Local de Níjar •Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar
	Objetivo	Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Potenciar modos de transporte sostenibles
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2026-2028
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio plazo
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Distribución modal de los viajes en el área urbana
	Fuente de información:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	60.000 euros	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO	TR/30	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Acondicionamiento y mejora de las paradas de transporte público de autobús del municipio de Níjar	
Municipio/s de aplicación de la medida	Níjar	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Implementar medidas para garantizar la accesibilidad y la seguridad de las paradas así como el acondicionamiento de las mismas (iluminación, zona de sombra, de descanso). Disponibilidad de información actualizada de las rutas de autobús así como de tiempos de espera.
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Plan de Acción Local de Níjar •Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar
	Objetivo	Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Consortio de Transportes de Almería Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Consortio de Transportes de Almería Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Consortio de Transportes de Almería Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Potenciar modos de transporte sostenibles
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2023-2025
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto-medio plazo
	Otros:	Impulso para el desarrollo de la movilidad sostenible en zonas urbanas y metropolitanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de viajes en transporte público Nº paradas adaptadas/Nº paradas total Utilización por parte de PMR del servicio de transporte público
	Fuente de información:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Consortio de Transportes de Almería Diputación de Almería Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	60.000 euros	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV	

CÓDIGO		TR/17
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Potenciar la regulación de actividades de carga/descarga de mercancías
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	-Dotación de las zonas habilitadas para carga y descarga, y regulación de los horarios de estas actividades -Limitación de pesos de los vehículos que entran en la localidad para realizar la carga y descarga -Promoción de sistemas de gestión de flotas -Impulso a la movilidad eléctrica en entregas de última milla
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Reducción de emisiones por transporte de mercancías
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir el volumen de tráfico
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Previsto para 2023
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Dar privilegios a aquellos vehículos menos contaminantes y restricciones a los menos eficientes ambientalmente
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de vehículos de transporte de mercancías ambientalmente eficientes
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO		TR/18
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de los vehículos limpios para transporte de mercancías
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Fomento de los vehículos limpios en el transporte de mercancías mediante distintas alternativas como puede ser la flexibilización de horarios y combinación de restricciones/privilegios en función del nivel de contaminación de los vehículos.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Limitar la congestión de tráfico y el exceso de emisiones asociado
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir el volumen de tráfico
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Previsto para 2023
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva mejora de la gestión de la distribución de mercancías
	Otros:	Dar privilegios a aquellos vehículos menos contaminantes y restricciones a los menos eficientes ambientalmente
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de vehículos de transporte de mercancías ambientalmente eficientes
	Fuente de información:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO		TR/19
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Favorecer la reducción del desplazamiento en el transporte de mercancías
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Crear centros logísticos de manera que el recorrido entre el punto de origen y el destino final sea el menor posible, empleando para los trayectos comunes medios de gran capacidad y menores emisiones por unidad de mercancía transportada
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Reducción de emisiones por transporte de mercancías
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir el volumen de tráfico
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Previsto para 2023
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A medio-largo plazo, derivado de la progresiva mejora de la gestión de la distribución de mercancías.
	Otros:	Dar privilegios a aquellos vehículos menos contaminantes y restricciones a los menos eficientes ambientalmente
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de trayectos optimizados
	Fuente de información:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del sector transporte, estimando de forma conservadora para 2027 una reducción del 35 % en las emisiones de NOx y material particulado, y del 40% en las emisiones de COV

CÓDIGO	AG/1	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Limitación de quema de restos agroforestales en medianas y grandes explotaciones	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	En medianas y grandes explotaciones queda prohibida la quema de restos agroforestales, salvo por razones de carácter fitosanitario que no sea posible abordar con otro tipo de tratamiento o con el objeto de prevenir los incendios, siendo preciso en ambos casos contar con la preceptiva autorización. Dicha autorización incorporará como condicionante la posibilidad de quema única y exclusivamente cuando las condiciones para la dispersión de contaminantes no sea desfavorable, para lo cual la consejería con competencias en medio ambiente pondrá a disposición del público el correspondiente sistema predictivo en tiempo real, y la obligación de notificar tras la quema al órgano que otorgó la autorización de la fecha real de quema, el tipo y volumen o peso de los restos quemados y la ubicación de los puntos de quema.
	Origen:	Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul (sistema predictivo)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	2022-2024
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto plazo
	Otros:	Medida relacionada con la prevención, para la reducción de emisiones de partículas, monóxido de carbono y black carbon
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº autorizaciones concedidas. Tipo y volumen o peso de restos agroforestales quemado. Nº de restricciones realizadas
	Fuente de información:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO		AG/2
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Limitación de la quema de restos agroforestales en microexplotaciones y pequeñas explotaciones en condiciones meteorológicas adversas para la dispersión
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	En las microexplotaciones y pequeñas explotaciones la quema de restos agroforestales solo podrá llevarse a cabo cuando las condiciones ambientales no resulten adversas para la dispersión de contaminantes.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	2024
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio plazo
	Otros:	Medida relacionada con la prevención, para la reducción de emisiones de partículas, monóxido de carbono y black carbon
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Tipo y volumen o peso de restos agroforestales quemado Nº de restricciones realizadas
	Fuente de información:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		250.000 € (sistema predictivo)
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO	AG/3	
GRUPO	GEP	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Fomentar las buenas prácticas agrícolas	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	<p>Promocionar la implementación de buenas prácticas asociadas a la minimización de las emisiones de partículas y de NH₃.</p> <p>Para la reducción de emisiones de partículas, se considera prioritaria la práctica de agricultura de conservación, sin laboreo, con siembra directa, que entre otras ventajas reduce las emisiones fugitivas de material particulado.</p> <p>En cuanto a la reducción de las emisiones de amoníaco (que contribuyen a la formación de partículas secundarias) procedentes de los fertilizantes nitrogenados durante su aplicación, se complementarían las medidas exigidas por normativa con la promoción de técnicas que pretenden reducir la superficie de aplicación de los fertilizantes y maximizar su enterramiento durante la incorporación al suelo.</p>
	Origen:	Plan Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	2022-2024
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	<p>Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono</p> <p>Para PM₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m³</p>
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de actuaciones acometidas
	Fuente de información:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO	AG/4	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Ayudas para el impulso de la agricultura y ganadería sostenible y competitiva	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	<p>Minorar la cantidad de emisiones generadas en la actividad agrícola y ganadera mediante ayudas que impulsen diferentes actuaciones de mejora para alcanzar los objetivos climáticos y medioambientales dentro del marco 2023-2027. Entra las distintas vías de actuación se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Implantación de los Eco-regímenes que evitan la quema de residuos en el campo -Mejora de la eficiencia medioambiental de las instalaciones de almacenamiento exterior de las deyecciones ganaderas -Mejora de la gestión y aprovechamiento de los estiércoles y biomasa agrícola -Modernización de los equipos y mejora de la eficiencia energética (entre la maquinaria financiada se encuentran las trituradoras de leña) -Valorización energética de estiércoles y de biomasa agrícola. Se impulsará el uso y desarrollo de sistemas de abastecimiento con energías renovables en explotaciones agrícolas y ganaderas.
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Plan Estratégico de la Política Agraria Común 2023-2027 •Plan de impulso de la sostenibilidad y competitividad de la agricultura y la ganadería (II) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia
	Objetivo	Evitar la quema de residuos agrícolas y las emisiones derivadas de las explotaciones ganaderas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida a reducir las emisiones derivadas de la quema de residuos agrícolas
	Código	AG/5
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	<p>Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono</p> <p>Para PM₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m³</p>
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Marco comunitario 2023-2027
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de expedientes acogidos a las diferentes medidas
	Fuente de información:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	El derivado de las inversiones o medidas a implantar el usuario en su explotación agrícola y ganadera	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO	AG/5	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Fomento del desarrollo rural andaluz a través de una agricultura sostenible	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Impulsar el desarrollo rural en Andalucía mediante actuaciones específicas que favorezcan la disminución de las emisiones procedentes de la quema de residuos agrícolas: a) Fomento de trituración de restos de podas: -Ayudas a inversiones -Ayudas a la creación de empresas para jóvenes, para facilitar el acceso a las nuevas tecnologías en los entornos rurales y agrícolas b) Apoyo a inversiones que conlleven una reducción del impacto ambiental como valoración de residuos agrarios y agroalimentarios para el fomento de una bioeconomía circular, con ayudas al sector agroalimentario en general y ayudas específicas para el sector oleícola y aceituna de mesa.
	Origen:	Programa de Desarrollo Rural de Andalucía 2014-2022
	Objetivo	Disminución de las emisiones contaminantes derivadas de la quema de restos agrícolas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Impulsar una agricultura y ganadería sostenible
	Código	AG/4
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Marco comunitario 2023-2027
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de expedientes acogidos a las diferentes medidas
	Fuente de información:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	El derivado de las inversiones o medidas a implantar el usuario en su explotación agrícola	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO	AG/6	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Contribuir al consumo energético sostenible, al desarrollo sostenible y a la gestión del aire en las actividades agrícolas (PEPAC)	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Objetivos específicos OE 4 y OE 5 de la Estrategia española de la PAC que establecen actuaciones sobre el consumo energético sostenible, el desarrollo sostenible y a la gestión eficiente del aire, concretamente: <ul style="list-style-type: none"> • Aumentar energías renovables (con prioridad **) • Eficiencia energética (con prioridad **) • Reducir las emisiones de NH3 (con prioridad ***) • Reducir las emisiones de PM2.5 (con prioridad *)
	Origen:	Plan Estratégico de la Política Agraria Común 2023-2027
	Objetivo	Estrategia para la Política Agrícola Común Europea. En particular, promover la energía sostenible, el desarrollo sostenible y la gestión eficiente de recursos naturales como el aire.
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a apoyar aquellas medidas centradas en el uso de energías renovables y eficientes, y en el control y reducción de emisiones.
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2023-2027
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio plazo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de ayudas concedidas en relación con las partidas de inversión AND68411_01 y AND68411_03
	Fuente de información:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	17.500.000 € (AND68411_01) 13.500.000 € (AND68411_03)	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO		AG/7
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Normativa de limitación de emisiones en maquinaria agrícola
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas no de carretera
	Origen:	Reglamento UE 2016/1628, de 14 de septiembre de 2016 sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera.
	Objetivo	Disminuir la emisión de contaminantes a la atmósfera en la nueva maquinaria agrícola, de manera que la renovación progresiva de la maquinaria redunde en reducciones de emisiones en el sector agrícola.
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Unión Europea
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a apoyar aquellas medidas centradas en el control y reducción de emisiones
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2016
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de maquinaria
	Otros:	Los motores de la maquinaria agrícola deben encontrarse correctamente homologados para evitar emisiones de contaminantes no deseados
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evolución parque maquinaria
	Fuente de información:	Administración General del Estado (AGE)
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO		AG/8
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Proyectos de colaboración para la valorización de restos vegetales y plásticos procedentes de la agricultura en Níjar
Municipio/s de aplicación de la medida		Níjar
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Utilización de los restos vegetales procedentes de la agricultura como materia prima para la producción de biocombustibles, fertilizantes y otros productos, mientras que los plásticos serán reciclados para su reutilización en la fabricación de nuevos productos. Se deben establecer redes colaborativas entre los diferentes actores que permitan aunar esta materia prima.
	Origen:	Plan de Acción Local de Níjar
	Objetivo	Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular reduciendo las emisiones asociadas a la gestión de residuos
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2023-2025
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción $3,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM_{10} valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM_{10} en torno a $0,5-1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto-medio plazo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de colaboraciones con otras entidades
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		100.000 euros
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO		DO/1
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación del Código Técnico de la Edificación en nueva construcción y rehabilitación de edificios
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Requerimientos de calificación energética y aislamiento térmico en la rehabilitación de edificios existentes y construcción de nuevas edificaciones
	Origen:	Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida facilitadora para el desarrollo del parque de edificios Medida facilitadora del vehículo eléctrico
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2022
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de edificios
	Otros:	Disminución del consumo eléctrico en edificios y, por consiguiente, de las emisiones asociadas a la generación de energía térmica y eléctrica
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de edificios con cada tipo de calificación energética
	Fuente de información:	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO		DO/2
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios en nueva construcción y rehabilitación de edificios
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Dotación de instalaciones de energía solar térmica en rehabilitación de edificios existentes y construcción de nuevas edificaciones
	Origen:	Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios (RITE)
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Industria, Energía y Minas Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida complementaria al resto de medidas orientadas a reducir la demanda energética en nuevos edificios
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de edificios
	Otros:	Disminución del consumo eléctrico en edificios y, por consiguiente, de las emisiones asociadas a la generación de energía térmica y eléctrica
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	m ² de placas en instalaciones de energía solar térmica
	Fuente de información:	Consejería de Industria, Energía y Minas Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO	DO/3	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Fomento de la certificación energética de edificios	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Desarrollo e implantación de un plan de certificación energética de edificios tanto públicos como privados
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Directiva 2010/31/UE del parlamento europeo y del consejo de 19 de mayo de 2010 relevante a la eficiencia energética de los edificios •Real Decreto 390/2021, de 1 de junio, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Industria, Energía y Minas Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida complementaria al resto de medidas orientadas a reducir la demanda energética en nuevos edificios
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de edificios
	Otros:	Esta regulación es una herramienta muy eficaz para el diagnóstico de las emisiones del parque de edificios de la zona, por lo que se fomentará la inclusión de certificados en el registro autonómico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de certificados energéticos de edificios
	Fuente de información:	Consejería de Industria, Energía y Minas Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO	DO/4	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Rehabilitación energética en la edificación	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Incentivos a fondo perdido para la rehabilitación energética de edificios, con actuaciones en la envolvente, aprovechamiento de fuentes renovables, instalaciones de climatización, agua caliente sanitaria, iluminación, bombeo de agua, etc. Se establecen incentivos superiores para aquellas personas en determinadas condiciones sociales, así como para los municipios de menos de 5000 habitantes. También se llevarán a cabo medidas de promoción de los programas, así como de formación para facilitar la tramitación de los incentivos.
	Origen:	Estrategia Energética de Andalucía 2030
	Objetivo	Reducir el consumo de energía en los edificios en Andalucía Incrementar el autoconsumo eléctrico y térmico renovable en los edificios y viviendas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Agencia Andaluza de la Energía
	Seguimiento de la ejecución:	Agencia Andaluza de la Energía
	Seguimiento eficacia:	Agencia Andaluza de la Energía
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	2021-2022, 2023-2026
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de edificios
	Otros:	Disminución del consumo eléctrico en edificios y, por consiguiente, de las emisiones asociadas a la generación de energía térmica y eléctrica
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de solicitudes Importe incentivos solicitados Nº solicitudes resueltas Importe incentivos comprometidos Nº solicitudes pagadas Importe incentivos pagados Nº de actuaciones de promoción y formación Nº de impacto de las actuaciones de promoción y formación Nº de talleres Nº de personas participantes en los talleres
		Fuente de información:
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado	

CÓDIGO	DO/5		
GRUPO	GEE		
NOMBRE DE LA MEDIDA	Ayudas para la mejora de la eficiencia energética y la descarbonización en entidades públicas		
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan		
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Incentivos a fondo perdido para la rehabilitación energética de edificios e instalaciones públicas (a excepción de la Administración regional), con actuaciones en la envolvente, instalaciones de climatización, agua caliente sanitaria, iluminación, bombeo de agua, etc.; actuaciones de mejora de la movilidad, uso de vehículos cero y eco emisiones, así como promoción de infraestructuras de recarga eléctrica. Se llevarán a cabo medidas de promoción de los programas, así como de formación para facilitar la tramitación de los incentivos y reducir las incidencias que se originan, reduciendo los tiempos de tramitación.	
	Origen:	Estrategia Energética de Andalucía 2030	
	Objetivo	Reducir el consumo de energía final en las entidades y servicios públicos Incrementar el consumo de energías renovables en las entidades y servicios públicos Incrementar el autoconsumo eléctrico renovables en las entidades y servicios públicos	
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Agencia Andaluza de la Energía	
	Seguimiento de la ejecución:	Agencia Andaluza de la Energía	
	Seguimiento eficacia:	Agencia Andaluza de la Energía	
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes	
	Código		
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto		
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021	
	Fecha de implantación:	2021-2022, 2023-2026	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2030	
	Otros:	Mejorar la eficacia y eficiencia de la Administración como facilitadora de la transición y descarbonizar su consumo de energía	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de solicitudes Importe incentivos solicitados Nº solicitudes resueltas Importe incentivos comprometidos Nº solicitudes pagadas Importe incentivos pagados Nº de actuaciones de promoción y formación Nº de impacto de las actuaciones de promoción y formación Nº de vehículos cero emisiones y eco incorporados en las entidades públicas Nº de vehículos de combustibles fósiles sustituidos Nº de puntos de recarga de vehículos cero emisiones promovidos por las entidades públicas Nº de entidades públicas que han realizado actuaciones de mejora energética en sus edificios e instalaciones Nº de entidades públicas que han realizado actuaciones de mejora energética en la movilidad	
		Fuente de información:	Agencia Andaluza de la Energía
		Periodicidad de cálculo:	Anual
	ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES	Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado		

CÓDIGO		DO/6
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de la autoproducción renovable de energía eléctrica
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Requerimientos de contribución de energías renovables para autoconsumo en nuevas construcciones
	Origen:	Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica
	Objetivo	Disminuir niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE)
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE) Consejería Industria, Energía y Minas
	Seguimiento eficacia:	Administración General del Estado (AGE) Consejería Industria, Energía y Minas
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida facilitadora para la mejora de la eficiencia energética del parque de edificios Medida facilitadora del vehículo eléctrico
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2019
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Instalaciones de autoconsumo tramitadas
	Fuente de información:	Consejería Industria, Energía y Minas
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		660 millones € ampliable a 1.320 millones €
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO		DO/7
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación de los reglamentos de diseño ecológico a nuevas calderas y nuevos equipos de calefacción que emplean biomasa. Cumplimiento de los límites de emisión establecidos para chimeneas, estufas y calderas en los Reglamentos (UE) 2015/1185 y 2015/1189
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Reducción de la emisión de contaminantes de la combustión no industrial gracias a calderas de alta eficiencia y marcado energético Solo se permitirá la instalación de nuevos equipos o sustitución de equipos existentes con equipos que cumplan con los valores de emisión establecidos por los reglamentos de desarrollo de la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a diseño ecológico
	Origen:	•Reglamento (UE) 2015/1185 en lo relativo a los requisitos de diseño ecológico aplicables a los aparatos de calefacción local de combustible sólido •Reglamento (UE) 2015/1189 en relación con los requisitos de diseño ecológico aplicables a las calderas de combustible sólidos
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Unión Europea
	Seguimiento de la ejecución:	Administración General del Estado (AGE) Consejería Industria, Energía y Minas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2015
	Fecha de implantación:	01/01/2020 (calderas ≤ 500 kW), y 01/01/2022 (estufas ≤50 kW)
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Progresivo, conforme vaya renovándose el parque de equipos de combustible sólido
	Otros:	Disminuir las emisiones de las calderas y equipos de calefacción que emplean biomasa como combustible mediante la sustitución e implantación de equipos de diseño ecológico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de instalaciones que demuestran que cumplen la medida
	Fuente de información:	Consejería de Industria, Energía y Minas Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO		DO/8
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Mejora de la eficiencia energética en edificios e instalaciones municipales de Níjar
Municipio/s de aplicación de la medida		Níjar
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Actuaciones dirigidas a la reducción del gasto energético en las zonas urbanas del municipio, mediante la mejora de la eficiencia energética en edificios e instalaciones municipales, teniendo en cuenta la morfología urbana y las condiciones bioclimáticas de la ciudad. Incorporar criterios de arquitectura bioclimática pasiva o maximizar la prestación de los servicios de calefacción, refrigeración o iluminación con el mínimo de consumo posible.
	Origen:	Plan de Acción Local de Níjar
	Objetivo	Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Industria, Energía y Minas Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Industria, Energía y Minas Ayuntamiento de Níjar
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Industria, Energía y Minas Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamiento de Níjar
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2026-2028
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio plazo
	Otros:	Disminución del consumo eléctrico en edificios y, por consiguiente, de las emisiones asociadas a la generación de energía térmica y eléctrica
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de edificios/red alumbrado sujetos a actuaciones de mejora de eficiencia energética
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		300.000 euros
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO		CO/1
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Impulso de la aprobación y aplicación de una ordenanza municipal sobre tipo de gestión ambiental en obras de construcción y demolición
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	El sector de la construcción y demolición de edificios es una importante fuente emisora de contaminantes a la atmósfera, por lo que es necesario un control y seguimiento adecuado de estas actividades para reducir las emisiones de partículas.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Disminuir el aporte de materia mineral en los niveles de inmisión de partículas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio plazo, con la elaboración y aprobación de la Ordenanza
	Otros:	Disminución de la suspensión de partículas durante el transporte y de aporte de material particulado susceptible de resuspenderse por efecto del tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de actuaciones en referencia a la aprobación y aplicación de una ordenanza reguladora de la gestión ambiental en obras de construcción
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO		CO/2
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Vigilancia Ambiental en obras de infraestructuras
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Elaboración e implantación de un Plan de Vigilancia y Control Ambiental en obras de infraestructuras con la finalidad de disminuir las emisiones fugitivas de partículas y el arrastre de materia mineral hacia las vías de circulación
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Prevención y reducción de la suspensión de partículas en obras de construcción y de aporte de material particulado susceptible de resuspenderse por efecto del tráfico
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Para ozono valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios de ozono Para PM ₁₀ valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, estimando una reducción de los niveles medios anuales de PM ₁₀ en torno a 0,5-1,5 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio plazo, con la implantación del Plan de Vigilancia y Control
	Otros:	Disminución de la suspensión de partículas en las obras de construcción de infraestructuras y de aporte de material particulado susceptible de resuspenderse por efecto del tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de obras de construcción y demolición que cumplen la ordenanza Nº de sanciones por incumplimiento de la ordenanza
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		Valoración conjunta para todo el grupo de medidas del del sector residencial, comercial e institucional (RCI), del sector de la construcción y del sector agrícola. Reducción del 25% en las emisiones de material particulado

CÓDIGO		PR/1
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Baldeo de calles
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Labores de limpieza viaria frecuentes con el objetivo reducir la presencia y emisión de material particulado
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Disminuir los niveles de partículas en el aire
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio-largo plazo
	Otros:	La resuspensión de polvo de la carretera contribuye sustancialmente a las emisiones de PM del tráfico. La limpieza de las vías en un principio podría minimizar la cantidad de polvo resuspendido
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de calles/semana baldeadas Nº de calles/semana de barrido mecánico y mixto
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		PR/2
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Actuaciones para la reducción de la incidencia sobre los niveles de inmisión de PM ₁₀ de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Entre las diversas actuaciones se encuentran: -Reducción de áreas no pavimentadas desprovistas de vegetación en núcleos urbanos mediante el pavimentado de zonas y la transformación a suelo con cubierta vegetal. -Limitación de acceso de vehículos a áreas no pavimentadas para reducir la resuspensión de partículas. -Actuaciones para limitar el aporte de material particulado a vías de circulación.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Reducir resuspensión del material pulverulento
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Largo plazo
	Otros:	Mejorar de la calidad atmosférica asociada a las emisiones difusas y el tráfico viario
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Superficie reverdecida/superficie total de parcelas desnudas
	Fuente de información:	Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		Pavimentado: 31,71 €/m ² Cubierta vegetal: dependiendo del tipo de plantas empleadas, el coste puede rondar entre 13-33 €.
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		SN/1
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Desarrollo de actividades de información y sensibilización ciudadana acerca del contenido de COVNM de los productos y disolventes de uso doméstico (productos para el hogar, cosméticos y otros artículos de aseo)
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Se desarrollarán actividades de información y sensibilización para fomentar el cambio de hábitos y prácticas cotidianas para lograr el uso responsable y sostenible por parte del público general en sus casas de productos que contienen disolventes. Estas actividades irán enfocadas fundamentalmente a cosméticos y otros productos de aseo y a productos para el hogar.
	Origen:	Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Administración General del Estado (AGE) Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora del Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio-largo plazo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	N.º de actividades de información y sensibilización ciudadana
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO	SN/2	
GRUPO	PCA	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Elaboración de una guía para la optimización de impactos en la salud en la implantación de medidas para la mejora de la calidad del aire en entornos urbanos	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Se elaborará una guía especialmente enfocada a los Ayuntamientos y organismos competentes para la implementación de medidas de mejora de la calidad del aire. Esta medida pretende concienciar sobre el impacto en la salud derivado de una mala calidad del aire y cómo implementar determinadas medidas para que tenga un mayor impacto positivo en la salud de la población.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Salud y Consumo
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Salud y Consumo
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	2024
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Largo plazo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Publicación de la guía
	Fuente de información:	Consejería de Salud y Consumo
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	13.189 euros	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO	SN/3	
GRUPO	PCA	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Elaborar una guía de recomendaciones sanitarias asociadas a la calidad del aire	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Se elaborará una guía especialmente enfocada a los medios de comunicación y se mantendrá la presencia de este tema en los medios durante el periodo que se considere necesario. El contenido de los mensajes claves deberán ser consensuados entre las administraciones participantes. Esta medida pretende mejorar el conocimiento de la población de la problemática que genera en la salud la calidad del aire, de manera que se logre un cambio de comportamiento en una doble vertiente: reducción de la exposición de la población a la contaminación y, por otra parte, reducción de la contaminación por medio del cambio de hábitos.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Reducción de la contaminación por medio del cambio de hábitos
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Salud y Consumo Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Salud y Consumo Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Largo plazo
	Otros:	Contribución de la población mediante el cambio de hábitos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Avance en la elaboración de documento técnico de recomendaciones sanitarias asociadas a la calidad del aire.
	Fuente de información:	Consejería de Salud y Consumo Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO	SN/4	
GRUPO	PCA	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Potenciar los cursos de formación orientados a la mejora de la calidad del aire	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Formación para profesionales o programas educativos para formación a la función pública en materia de calidad del aire. Actuaciones para mejorar la formación sobre calidad del aire en los centros de educación vial, autoescuelas y administraciones públicas, orientando la temática, duración, certificaciones y cualificación exigida y otorgada para su realización
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras •Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar
	Objetivo	Mejorar los hábitos de la población para reducir sus efectos sobre la calidad del aire
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio-largo plazo
	Otros:	Contribución de la población mediante el cambio de hábitos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de actuaciones en relación con la formación en calidad del aire
	Fuente de información:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		SN/5
GRUPO		GEP
NOMBRE DE LA MEDIDA		Incorporación de los aspectos relacionados con la calidad del aire en los programas de formación y evaluación de los conductores
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Incluir en los temarios de los diferentes carnés de conducir, así como en los Certificados de aptitud profesional de conductores de transporte (CAP), conducción eficiente, contenidos sobre la elección del tipo de vehículo y su mantenimiento, la elección de neumáticos y la presión de los mismos y la manera de conducir, así como repostar en horas de baja insolación para favorecer la disminución de la cantidad de ozono troposférico que se forma por reacciones fotoquímica con COVs
	Origen:	Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica
	Objetivo	Mejorar el conocimiento sobre los factores de conducción que inciden sobre la calidad del aire
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Industria, Energía y Minas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Industria, Energía y Minas
	Seguimiento eficacia:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	2023-2030
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio-largo plazo
	Otros:	Contribución de la población mediante el cambio de hábitos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de contenidos que se incluyen relacionados con la calidad del aire
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO	SN/6	
GRUPO	PCA	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Impulsar el desarrollo de campañas de divulgación y sensibilización ciudadana sobre movilidad respetuosa con la calidad del aire	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Se fomentarán en la población hábitos de movilidad respetuosos con la calidad del aire, a través de las siguientes acciones y en colaboración con las actuaciones realizadas dentro de la Semana de la Movilidad Sostenible: -Información a la población sobre los problemas ambientales asociados a la movilidad en núcleos de población -Fomento del transporte público -Fomento del vehículo compartido -Fomento del uso de la bicicleta -Fomento del vehículo eléctrico, híbrido e híbrido enchufable -Fomento de nuevas tecnologías de la información y la comunicación (internet, trámites telemáticos,etc.) para reducir desplazamientos innecesarios
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Reducir el empleo de los modos de transporte con mayor incidencia en la calidad del aire
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Medio	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio-Largo plazo
	Otros:	Contribución de la población mediante el cambio de hábitos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de campañas informativas realizadas
	Fuente de información:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		SN/14
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Promoción, concienciación y formación sobre el uso de la bicicleta en Níjar
Municipio/s de aplicación de la medida		Níjar
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Se propone la realización de las siguientes actuaciones: -Campaña publicitaria (folletos, aparición en medios de comunicación local, etc.) con el apoyo de personalidades del mundo de la cultura, el espectáculo, el deporte, etc. que muestren la utilización cotidiana de la bicicleta: ir al trabajo en bici, ir a comprar, etc. dirigidas a todos los colectivos, conductores, ciclistas y peatones. -Realización de un programa formativo con jornadas, cursos, mesas redondas, etc. en centros escolares y colectivos específicos. -Desarrollo de talleres de conducción, circulación y reparación de bicicletas (bici-escuelas) -Desarrollo de iniciativas de camino seguro en bicicleta al colegio -Realización de campañas de seguridad vial dirigida especialmente a los padres de los centros educativos. -Desarrollo de una campaña específica para ir al trabajo en bici -Campaña de sensibilización y comunicación. Se pueden utilizar mobiliario urbano, autobuses, redes sociales, etc...
	Origen:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar
	Objetivo	Aumentar la participación de la bicicleta en la movilidad general del municipio de Níjar Convencer a todos los sectores de la población para que utilicen este modo de transporte como medio de transporte convencional
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Níjar Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Níjar Asociaciones de Madres y Padres Entes gestores de las áreas industriales Direcciones de centros educativos Tejido empresarial y sindical
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Níjar Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes mediante el fomento de la movilidad sostenible
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto-medio plazo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL	Descripción:	Nº de cursos, jornadas, etc. sobre movilidad sostenible y/o ciclista Campañas para el fomento de la bicicleta
	GRADO DE IMPLANTACIÓN	
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Níjar
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		SN/7
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Impulso de la cultura energética
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Fomento de prácticas respetuosas con el medio ambiente en relación con el ahorro de energía y el uso adecuado de energías renovables mediante campañas de sensibilización e información en eficiencia energética (subvenciones, equipos eficientes, etc.)
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Reducir las emisiones derivadas del uso de combustibles convencionales y fomentar la reducción del consumo energético
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Industria, Energía y Minas Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Industria, Energía y Minas Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamiento
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio-largo plazo
	Otros:	Contribución de la población mediante el cambio de hábitos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de campañas informativas realizadas
	Fuente de información:	Consejería de Industria, Energía y Minas Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		SN/8
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Campañas de sensibilización e información para la transición energética
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	En el marco de este programa se desarrollarán medidas dirigidas a facilitar a los diferentes actores de la sociedad andaluza la transición hacia un nuevo modelo energético: posibilitándole un mayor conocimiento de la realidad energética regional para que pueda tomar las decisiones más adecuadas sobre cómo usar la energía y elegir un modelo de consumo bajo en carbono; dando a conocer herramientas y programas que ayuden a realizar acciones de ahorro, eficiencia energética y energías renovables; y en particular, para el sector empresarial, acercarle las oportunidades de desarrollo que supone la transición energética. Algunos de los ámbitos clave de difusión y divulgación son: los mecanismos de gestión colectiva y comunidades energéticas, el autoconsumo, los beneficios de uso de las energías renovables, la evolución de los parámetros energéticos de la región, las actuaciones llevadas a cabo a través de REDEJA, etc.
	Origen:	Estrategia Energética de Andalucía 2030
	Objetivo	Transmitir a la sociedad andaluza la necesidad de contribuir a la transición energética de forma activa dando a conocer las herramientas y programas existentes que ayudan a la realización de mejoras energéticas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Agencia Andaluza de la Energía
	Seguimiento de la ejecución:	Agencia Andaluza de la Energía
	Seguimiento eficacia:	Agencia Andaluza de la Energía
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	2021-2022, 2023-2026
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada: Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Largo plazo
	Otros:	Avanzar en la descarbonización del consumo de energía Reducir el consumo tendencial de energía Reducir la dependencia de los derivados de petróleo en el transporte
	Descripción:	Nº de repercusión en medios (prensa, radio) Nº de visitas a contenidos de la web Nº de descargas de publicaciones Nº personas seguidoras (Twitter, Facebook, etc.) Nº de personas asistentes a jornadas Nº de impactos de las campañas Nº de elementos de difusión realizados (notas de prensa, folletos, vídeos, etc.)
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Fuente de información:	Agencia Andaluza de la Energía
	Periodicidad de cálculo:	Anual
	ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		SN/9
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Favorecer la puesta a disposición de los consumidores información relativa a las emisiones de NO ₂ y partículas de los turismos nuevos
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Fomentar el uso de vehículos más respetuosos con la calidad del aire mediante información de sus características, en particular de sus emisiones de contaminantes NOx y PM, teniendo en cuenta el combustible empleado. Se trata de poner a disposición una información global de los principales impactos sobre la atmósfera y la calidad del aire derivados del motor de su vehículo, de manera que pueda basar la elección del mismo en función de información clara y fiable. Para ello, se realizarán campañas y se repartirán folletos informando de dichas características
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Reducir las emisiones derivadas del uso de combustibles convencionales
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Largo plazo
	Otros:	Contribución de la población mediante el cambio de hábitos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de campañas informativas realizadas
	Fuente de información:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		SN/10
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Apoyar la realización de campañas de divulgación y sensibilización en otros sectores específicos (construcción, transporte de mercancías...)
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Fomentar conductas que minimicen las emisiones fugitivas derivadas de la actividad del sector específico, informar y sensibilizar a los empresarios y trabajadores sobre la incidencia de su actividad en el entorno y difundir buenas prácticas ambientales, así como buenas prácticas de gestión energética.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Reducción de la suspensión de partículas, de aporte de material particulado susceptible de resuspenderse por efecto del tráfico y de la emisión de contaminantes derivados del empleo de combustibles
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Valoración conjunta para todo el conjunto de medidas del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, estimando una reducción 3,5 µg /m ³ para el percentil 93,15 del máximo diario de los promedios octohorarios
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Largo plazo
	Otros:	Contribución de la población mediante el cambio de hábitos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de campañas informativas realizadas
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		SN/11
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomentar la difusión de nuevas tecnologías en el sector de la maquinaria agrícola
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Apoyar tanto en actuaciones de difusión de la tecnología, como de regulación y elaboración de normativa y en materia de ensayos de seguridad en tractores y otras máquinas agrícolas
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Reducir las emisiones derivadas del uso de combustibles convencionales
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Largo plazo
	Otros:	Contribución de la población mediante el cambio de hábitos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de campañas informativas realizadas
	Fuente de información:	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		SN/12
GRUPO		PCA
NOMBRE DE LA MEDIDA		Proponer actividades de participación e incentivo a la responsabilidad compartida
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	<p>Suscripción de acuerdos voluntarios que tengan como meta el cumplimiento más estricto de los valores límite de emisión o su cumplimiento en un plazo inferior al establecido. Estos acuerdos serán divulgados en los medios oficiales y, sus análisis y resultados, puestos a disposición de las Comunidades Autónomas y entidades interesadas.</p> <p>Esta actuación podrá llevarse a cabo mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Acuerdos voluntarios con asociaciones, instituciones de investigación, medios de comunicación -Acciones de incentivo para participación e información con las asociaciones empresariales, profesionales, especialmente pimes, tramamiento diferenciado por sectores. <p>Además, para garantizar el acceso a la información se elaborarán bases de datos de actuaciones, proyectos, agentes, estudios científicos, y premios relacionados con calidad del aire</p>
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras
	Objetivo	Acuerdos voluntarios para el cumplimiento de valores límites más estrictos o en un plazo inferior
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
	Seguimiento eficacia:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamientos
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023-2024
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio-largo plazo
	Otros:	Contribución de la población mediante el cambio de hábitos
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de acuerdos realizados
	Fuente de información:	Consejería Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		SN/13
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Programa de sensibilización ambiental dirigido a la cadena de valor turística (tejido empresarial)
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Realización de talleres de sensibilización ambiental, orientados al sector turístico empresarial. Asesoramiento sobre eficiencia energética o gestión ambiental de la empresa.
	Origen:	•Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía META 2027. LE2.Gestión de la Sostenibilidad Global del Destino Andalucía./ PR02: “ Sostenibilidad Ambiental ” •Plan de Acción Local de Níjar
	Objetivo	OP01. Facilitar la aplicación y el desarrollo de medidas de sostenibilidad ambiental en el sector turístico andaluz.
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Empresa Pública
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Empresa Pública
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Empresa Pública
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Bajo
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2023
	Fecha de implantación:	Continuo hasta 2027
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	N.º de talleres realizados
	Fuente de información:	Empresa organizadora de los talleres
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		5.000 €
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		GE/1
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Inspecciones de instalaciones industriales
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Realización de inspecciones para la determinación y control de las emisiones canalizadas y fugitivas de partículas de los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera. Cumplimiento de una lista de chequeo con los parámetros de operación necesarios
	Origen:	<ul style="list-style-type: none"> •Real Decreto 102/2011. De 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. •Planes anuales de Inspección de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Empresas afectadas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Empresas afectadas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Empresas afectadas
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Medio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Fecha de aprobación de los Planes anuales
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Mejorar el conocimiento sobre las emisiones fugitivas de partículas con vistas a la adopción de medidas para su minimización
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de inspecciones a realizar
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO	GE/2	
GRUPO	GEE	
NOMBRE DE LA MEDIDA	Establecimiento de un sistema de predicción de los niveles de contaminación atmosférica	
Municipio/s de aplicación de la medida	Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan	
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Con esta medida se pretende trabajar con un modelo matemático de predicciones fiables que permita hacer el diagnóstico de la contaminación atmosférica mediante la conjugación de la meteorología con variables del territorio como son los usos del suelo, actividades industriales y topografía y variables físicas, químicas y biológicas como son la meteorología, las especies dominantes, etc.
	Origen:	Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD	Alto	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Corto plazo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de accesos al sistema de predicción Nº de activaciones de protocolos de actuación en base a predicciones
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)	251.680 €	
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		GE/3
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Campañas de medición mediante unidad móvil
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Desarrollo de campañas de medición concretas más allá de los datos que se obtienen en las estaciones fijas disponibles. Por ello, se planifican campañas anuales de medición mediante unidades móviles que permitan incrementar la información relativa a la calidad del aire en zonas concretas de especial interés
	Origen:	Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Informes de seguimiento
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		GE/4
GRUPO		GEP
NOMBRE DE LA MEDIDA		Mejora y ampliación del Sistema de Evaluación de Calidad del Aire.
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Implantación de un Superemplazamiento de Control en Andalucía Oriental acorde a la futura nueva Directiva Europea, que combina múltiples puntos de muestreo para recopilar datos a largo plazo sobre los contaminantes del aire cubiertos por dicha Directiva, así como sobre los contaminantes del aire de preocupación emergente.
	Origen:	Nueva Directiva europea sobre Calidad del Aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (pendiente de aprobación).
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2025
	Fecha de implantación:	2026-2027
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Medio plazo
	Otros:	Conocer en mayor profundidad la calidad del aire en la zona de implantación de la Estación parapoder tomar las medidas oportunas en caso de superación de determinados umbrales para ciertos contaminantes, y ser referencia para las evaluaciones y estudios sobre la calidad del aire, en referencia a los contaminantes de preocupación emergente.
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	% tramitación y ejecución del Superemplazamiento de Control
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		500.000 €
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

CÓDIGO		GE/5
GRUPO		GEE
NOMBRE DE LA MEDIDA		Estudio y caracterización del material particulado
Municipio/s de aplicación de la medida		Aplicable a todos los municipios del ámbito del Plan
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Estudio de las características del material particulado con el fin de conocer el contenido de distintos elementos integrados en las partículas y así poder actuar de forma más precisa en su seguimiento y control.
	Origen:	Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire
	Objetivo	Disminuir los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
MEDIDA DE APOYO	Descripción	Medida orientada a reducir las emisiones de contaminantes
	Código	
NIVEL DE PRIORIDAD		Alto
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2021
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Caracterizar el material particulado presente en la zona de estudio para actuar adecuadamente en su seguimiento y control
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de muestreos realizados Nº de ensayos realizados
	Fuente de información:	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul
	Periodicidad de cálculo:	Anual
ESTIMACIÓN ECONÓMICA DEL COSTE TOTAL DE IMPLANTACIÓN (€)		779.748 € (referido a toda Andalucía)
ESTIMACIÓN AHORRO EMISIONES		

9.3 VALORACIÓN CONJUNTA DE MEDIDAS DE MEJORA

9.3.1 Valoración de medidas de limitación de emisiones en el sector industrial

Las medidas en el sector industrial se orientan a mejorar la eficiencia energética, a reducir las emisiones de los equipos industriales, a reducir las emisiones difusas de partículas y a limitar las emisiones de COVNM. De esta forma se limitan las emisiones de NO_x, material particulado y COVNM, que son precursores tanto de ozono como de particular orgánicas secundarias.

A lo largo del periodo de evaluación la central termoeléctrica de carbón fue reduciendo progresivamente su nivel de actividad, con actividad muy reducida en los años 2020 y 2021, años en los que mejoraron los niveles de ozono registrado con respecto a periodos anteriores.

Dada la complejidad de las reacciones involucradas en la generación de ozono a partir de sus precursores, no se valora de forma independiente el impacto de las medidas en el sector industrial sobre los niveles de ozono, aunque de forma cualitativa se estima las medidas adoptadas contribuirán a consolidar las mejoras observadas en los niveles de ozono de 2020 y 2021.

Para el resto de contaminantes los niveles de calidad del aire registrados cumplen los objetivos de la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire, e incluso en la mayoría de los casos también con los futuros valores límite de la propuesta de directiva de calidad del aire, por lo que las medidas propuestas persiguen mantener acotadas las emisiones industriales para consolidar la situación actual e incluso progresar en la tendencia a la mejora.

9.3.2 Valoración de medidas de limitación de emisiones del tráfico rodado

Tras la evolución del sector industrial comentada anteriormente, el tráfico ha pasado a ser una de las principales fuentes antrópicas responsables de los niveles de inmisión de NO_x y material particulado.

El efecto de las emisiones del tráfico sobre los niveles de inmisión presenta gran variabilidad en función de la distancia a las vías de circulación y de la intensidad del tráfico que circula por ellas.

La reducción de las emisiones unitarias de los vehículos a motor por km recorrido se basa fundamentalmente en la progresiva renovación del parque de vehículos, reduciéndose las emisiones por efecto de las cada vez más restrictivas normas EURO de aplicación y el impulso al vehículo eléctrico.

Teniendo en consideración los efectos de estas medidas se estima que las emisiones de NO_x material particulado y COVNM se reduzcan en el ámbito del plan en torno al 40-45% en 2027 con respecto a las existentes en 2019.

9.3.3 Valoración de medidas de limitación de emisiones de buques y actividades portuarias

La mayor parte de las medidas contempladas se orientan a reducir las emisiones difusas de partículas y COVNM.

También se incluyen actuaciones de mejora de las infraestructuras para suministro energético propio, fomentando la eficiencia energética y la penetración de energías renovables. Estas medidas se traducen en un menor uso de los motores diésel en instalaciones propias en el puerto.

La actuación más relevante orientada a limitar las emisiones de los buques es el impulso al uso del Gas Natural Licuado en el transporte marítimo, mediante la bonificación de un 50% en la Tasa del Buque para los barcos que utilicen como combustible GNL, contribuyendo así a reducir las emisiones de NO_x y material particulado.

9.3.4 Valoración de medidas de limitación de emisiones de materia mineral

La materia mineral supone el principal aporte a los niveles de inmisión de PM_{10} en la mayor parte de los emplazamientos analizados en Andalucía, siendo este aporte también relevante en la Zona Industrial de Carboneras, como ponen de manifiesto los resultados del análisis de componentes mayoritarios en Plaza del Castillo (con aporte de la materia mineral del 36%, que se corresponden con un aporte de $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Parte de esta contribución crustal tienen origen natural, sumando solo las intrusiones africanas en torno a $3-6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ como promedio anual, siendo debida esta variabilidad a las distintas condiciones meteorológicas en los distintos años del periodo analizado. El aporte antropogénico a la materia crustal tiene su origen en diversas actividades tales como actividades extractivas, actividades agrícolas, fabricación de materiales de cemento, obras de construcción y demolición, almacenamiento y trasiego de materiales pulverulentos, resuspensión de polvo en vías asfaltadas, circulación por vías sin asfaltar, etc. El aporte conjunto de todas estas actividades, descontando las intrusiones de aire africano, se estima en torno a $3 - 6 \mu\text{g}/\text{m}^3$, que es la base sobre la que actúan las medidas planteadas, aunque sin un objetivo cuantitativo específico, sino con el objetivo cualitativo de mantener acotadas las emisiones en niveles similares o inferiores a los registrados en la actualidad.

9.4 REDUCCIÓN DE EMISIONES DE ÁMBITO REGIONAL

Adicionalmente a las medidas consideradas en el ámbito del plan, es preciso tener en consideración también el impacto de las medidas de ámbito autonómico y nacional que contribuyen a reducir las emisiones de contaminantes en otros ámbitos geográficos, ya que de esta forma se limita el transporte regional de contaminantes primarios y precursores de ozono y partículas secundarias.

En este sentido, desde que en el año 2003 se procedió a elaborar anualmente el Inventario de Emisiones de Andalucía, la mayoría de contaminantes han experimentado un notable descenso en sus emisiones, destacando por la magnitud de la reducción SO_2 , NO_x y COVNM. En efecto, en el periodo 2003-2019¹² la reducción de emisiones de estos contaminantes en el conjunto de Andalucía ha sido del 81%, 56% y 33% respectivamente, siendo estos contaminantes precursores de ozono (COVNM y NO_x) y de material particulado, bien compuestos inorgánicos secundarios (SO_2 y NO_x) o bien compuestos orgánicos secundarios (COVNM). Asimismo, el NH_3 , que también es precursor de compuestos inorgánicos secundarios, ha experimentado un descenso en el mismo periodo de tan solo el 5%.

A pesar de estos notables avances, las políticas de limitación de emisiones se revisan periódicamente con el consiguiente establecimiento de techos nacionales de emisión cada vez más restrictivos, lo cual redundará en la permanente adopción de nuevas medidas de limitación de emisiones a nivel de la Unión Europea y la consiguiente mejora continua no solo de las emisiones en el ámbito del plan, sino también en las zonas desde donde pueden proceder los contaminantes primarios y secundarios que mediante transporte regional contribuyan al nivel de fondo en el ámbito del plan.

¹² Aunque ya se disponen de los datos del Inventario de emisiones de 2020, no se ha considerado este año por considerarse poco representativo asociado a las limitaciones provocadas por la pandemia

10. PLAN DE VIGILANCIA. INDICADORES DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

En el presente capítulo se describe el Plan de Vigilancia propuesto para determinar la evolución de los niveles de calidad del aire en la Zona Industrial de Carboneras, así como para determinar el grado de cumplimiento de las medidas consideradas en los anteriores apartados de este documento.

10.1 PLAN DE VIGILANCIA DE LA CALIDAD DEL AIRE

El Plan de Vigilancia de la Calidad del Aire tiene como objetivo principal determinar la evolución de los valores de los contaminantes en general, y muy especialmente de O₃ registrados en la zona del Plan. Se convierte así en una herramienta imprescindible para determinar la evolución de las concentraciones de estos contaminantes, comprobándose la efectividad de las medidas tomadas para conseguir su reducción.

El Plan de Vigilancia en esta materia se basa fundamentalmente en la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire ya implantada en la zona de estudio (medición fija en las estaciones de La Joya, Rodalquilar, Pza. Castillo y La Granatilla, complementada con modelización, y determinación de la composición química del material particulado).

10.2 INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Adicionalmente a los niveles de calidad del aire mencionados en el apartado anterior, el Plan de Vigilancia incorpora también un conjunto de indicadores cuya finalidad es aportar información acerca de la evolución de la estrategia de mejora de la calidad del aire implementada en la zona del Plan.

Estos indicadores persiguen conocer el grado de implantación de las medidas del plan de actuación, así como la eficacia de las mismas y el esfuerzo económico que suponen. Los indicadores mostrados a continuación emanan del propio Plan de Mejora de la calidad del aire de la Zona Industrial de Carboneras.

Asimismo, los indicadores de seguimiento deben satisfacer los siguientes criterios:

- Ser significativos para el conocimiento de la calidad del aire en el ámbito de aplicación del Plan, el grado de implantación de las medidas y su eficacia.
- Puedan ser actualizados regularmente conforme a sus características de periodicidad, siempre y cuando la carga de trabajo que ello conlleve sea razonable.
- Los datos utilizados para elaborarlos deben estar disponibles, ya sea en fuentes oficiales o, en su defecto, en otros organismos, instituciones o asociaciones, cuyo prestigio en el ámbito de que se trate esté reconocido públicamente. O bien que la recopilación de la nueva información no suponga excesiva carga administrativa.
- Ser fácilmente interpretables y que puedan ser comprendidos por la gran mayoría de la población.

Los indicadores propuestos están basados en la clasificación del conjunto de medidas o actuaciones expuestas en el Capítulo 9 del presente Plan. A continuación, se analizan cada uno de estos grupos:

a) Industrial (IN)

El sector industrial está sometido desde hace décadas a legislación para limitar la incidencia de sus actividades sobre el entorno, tanto de sus actividades de fabricación como del posterior uso de los productos. Por ello, los indicadores propuestos se centran mayormente en cuantificar las mediciones e inspecciones realizadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de dicha legislación, el número de actuaciones llevadas a cabo para minimizar las emisiones difusas, eficiencia energética, buenas prácticas ambientales implantadas en las industrias y las instalaciones que implantan mejoras a partir de las Conclusiones MTD de aplicación.

b) Tráfico marítimo y actividad portuaria (TM)

Las medidas incluidas en el presente grupo se centran en la reducción de las emisiones de combustión de los motores de los buques, así como de las derivadas del tráfico inducido por el puerto, atendiendo al trasiego de mercancías que se produce en los mismos, además del tráfico rodado del propio puerto originado principalmente por la maquinaria utilizada en operaciones de carga y descarga. Por ello, los indicadores asociados a dichas medidas contemplan el número de controles o inspecciones llevadas a cabo para dar cumplimiento a la normativa aplicable a puertos. Adicionalmente, se cuantifican las medidas de reducción de emisiones derivadas del trasiego de materiales y el consumo de energía eléctrica en puerto.

c) Tráfico rodado (TR)

Este conjunto de indicadores incluye el buen número de actuaciones. Las medidas del presente grupo serán relativas al parque de vehículos (flotas de transporte urbano, transporte privado, transporte de mercancías y servicios) con el impulso del vehículo eléctrico (n.º de vehículos eléctricos e híbridos incorporados), aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de turismos, vehículos ligeros y pesados, motocicletas y ciclomotores; planes de movilidad, fomento del transporte público y transporte no motorizado. Asimismo, los indicadores de este grupo también se vinculan con la peatonalización, calzado del tráfico, campañas de concienciación y jornadas, bolsas de aparcamientos, etc.

Los indicadores relativos al parque de vehículos se ajustarán a los ofrecidos en las fuentes estadísticas oficiales (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía e INE). Entre ellos cabe destacar aquellos indicadores asociados a la evolución del parque de vehículos atendiendo a criterios de sostenibilidad, como puede ser el uso de combustibles o mejores tecnologías disponibles.

Por otro lado, los indicadores sobre planes de movilidad serán aportados esencialmente por los ayuntamientos, y en la práctica, por las Diputaciones provinciales que se han involucrado en su desarrollo.

En cuanto al fomento del transporte no motorizado, se encuentran medidas acerca de actuaciones en infraestructura y servicios asociados (aparcamientos o alquiler de bicicletas y VMP). Respecto a las medidas relacionadas a la mejora del tránsito peatonal, se contempla desde la peatonalización de calles hasta la planificación del tráfico rodado. El seguimiento de dichas actuaciones estará vinculado con la ejecución efectiva del Plan.

d) Agrario (AG)

Este bloque recoge como indicadores el conteo del número de autorizaciones concedidas para la quema de restos agrícolas y forestales, así como el número de expedientes sancionadores iniciados y la evolución de la maquinaria en función de los tipos considerados en la normativa de limitación de emisiones en maquinaria no de carretera, entre otros. Asimismo, también contempla la cuantificación de residuos vegetales gestionados como alternativa a la quema al aire libre y el recuento de actuaciones promovidas para fomentar las buenas prácticas agrícolas.

e) Residencial, comercial e institucional (DO)

Este grupo se refiere principalmente a las medidas de eficiencia energética adoptadas en edificación procedentes del Código Técnico de la Edificación y del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los edificios, así como medidas originadas del propio Plan y de la Estrategia Energética Andaluza 2030.

f) Construcción y demolición (CO)

Este conjunto alberga las medidas de buenas prácticas para limitar la emisión de partículas derivada de las obras de construcción y el transporte de materiales pulverulentos. Los indicadores están basados principalmente en la aprobación de licencias con condicionantes para restringir la suspensión de partículas para cada categoría de obras.

g) Prevención (PR)

Las medidas de este grupo se centran principalmente en prevenir emisiones de material particulado principalmente debido a la resuspensión del mismo.

h) Sensibilización (SN)

Este conjunto alberga aquellas medidas encaminadas a fomentar conductas que redunden en menores emisiones, así como complementar otras actuaciones con el propósito de mejorar la eficacia de las mismas.

Por ello, en relación con el desarrollo de campañas y jornadas en distintas materias, su seguimiento se realizaría mediante el número de actuaciones y campañas llevadas a cabo para cada medida.

i) Gestión (GE)

Este bloque incluye los indicadores relacionados con la generación de información relativa a la calidad del aire o que contabilizan el acceso a la misma.

10.2.1 Indicadores propuestos

En la Tabla 10.1 se presenta la relación de indicadores básicos planteados derivados del presente Plan de Mejora de Calidad de Aire de la Zona Industrial de Carboneras.

La información mostrada en la siguiente tabla se corresponde con:

- Descripción: definición del indicador

- Medida relacionada: se indica el código de la medida planteada en el Capítulo 9 sobre la que se aplica el indicador

Tabla 10.1 Indicadores propuestos para el seguimiento de las medidas propuestas por el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras

Indicador	Medida relacionada
Nº de autorizaciones ambientales integradas concedidas en base a la incorporación de las mejores técnicas disponibles	IN/1
MTD implantadas	IN/2
Relación clinker/cemento	IN/3
kg ensacados de material de aislamiento Reducción de consumo de energía primaria por edificio Producción de energía renovable in situ	IN/4
Nº de solicitudes Importe incentivos solicitados Nº solicitudes resueltas Importe incentivos comprometidos Nº solicitudes pagadas Importe incentivos pagados Nº de actuaciones de promoción y formación Nº de impacto de las actuaciones de promoción y formación Nº de talleres Nº de personas participantes en los talleres	IN/5
Nº de datos validados de emisiones de instalaciones industriales	IN/6, IN/10
Nº de productos con etiqueta ecológica producidos en Andalucía	IN/7
Nº guías sobre buenas prácticas en el uso de disolventes y pinturas impresas, publicidad, difusión. y distribuidas entre las actividades afectadas	IN/8
Nº de actuaciones ejecutadas	IN/9
% de euros bonificados respecto al total de Tasa al Buque	TM/1
Reducción de consumo de energía primaria por edificio Producción de energía renovable in situ	TM/2
Nº de accesos viarios	TM/3
Nº de zonas pavimentadas	TM/4
Nº de inversiones en equipamientos para control de emisiones	TM/5
m lineales de pantallas implantados/superficie que protege	TM/6
Equipos lava-ruedas instalados	TM/7
% de obra conexión ejecutada Metros de tubería instalados	TM/8
Nº de planes de movilidad elaborados Nº de accesos viarios Nº de guías de buenas prácticas	TM/9
Inspecciones realizadas a buques y % de incumplimientos	TM/10
Emisiones por contaminante desagregadas entre atraque y maniobras, y por tipología de buques (graneles, contenedores, pasajeros, etc.)	TM/11
Nº de vehículos eléctricos e híbridos incorporados, desagregados por categorías (turismos, motocicletas, bicicletas, VMP, vehículos ligeros, autobuses y vehículos pesados)	TR/1
Evolución del parque de vehículos	TR/2, TR/9, TR/10, TR/11
Nº de puntos de recarga instalados	TR/3
Evolución del parque de vehículos de administraciones públicas, empresas públicas y concesiones de servicios públicos Nº de contratos públicos de suministro o servicio de vehículos de transporte por carretera, acorde al RD-Ley 24/2021	TR/4

Tabla 10.1 Indicadores propuestos para el seguimiento de las medidas propuestas por el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras (continuación)

Indicador	Medida relacionada
Medida facilitadora para el desarrollo del vehículo eléctrico	TR/5
Nº de puntos de recarga eléctrica instalados Evolución nº de recargas eléctricas realizadas al año	TR/20
Nº de campañas realizadas	TR/6
Nº de vehículos beneficiados	TR/7
Nº de vehículos cero emisiones y eco Nº de vehículos de combustibles fósiles sustituidos Nº de puntos de recarga de vehículos cero emisiones	TR/8
Evaluación del parque de vehículos (motores gasolina, motores diesel, motores desde nivel Euro 5/V)	TR/21
Campañas de comunicación realizadas Estaciones de bicicletas públicas implantadas Viajes en bicicleta pública al año	TR/12
Nº de calles mejoradas	TR/13
Nº de tramitaciones telemáticas de procedimientos administrativos autonómicos y locales	TR/22
Nº actuaciones que faciliten la movilidad en bicicleta o transporte público Nº de aparcamientos disuasorios implantados Nº de campañas informativas realizadas	TR/23
Nº de viajes en transporte público Plataforma TIC desarrollada	TR/24
Reparto modal de la movilidad al centro de trabajo Número de empresas que aplican planes de movilidad sostenible entre sus plantillas Medidas aisladas que mejoran la movilidad a los centros de trabajo	TR/25
Nº alquiler de bicicletas/VMP al día	TR/14
Nº de actuaciones implantadas	TR/15
Nº caminos mejorados Km de camino rural mejorados Superficie de caminos rurales pavimentada	TR/16
Distribución modal de los viajes en el área urbana	TR/26
Distribución modal de los viajes en el área urbana	TR/27, TR/29
Kilómetros de carril bici construido Nº de talleres de reparación de bicicletas Nº de servicios de alquiler de bicicletas	TR/28
Nº de viajes en transporte público Nº paradas adaptadas/Nº paradas total Utilización por parte de PMR del servicio de transporte público	TR/30
Nº de vehículos de transporte de mercancías ambientalmente eficientes	TR/17, TR/18
Nº de trayectos optimizados	TR/19
Nº autorizaciones concedidas. Tipo y volumen o peso de restos agroforestales quemado. Nº de restricciones realizadas	AG/1
Tipo y volumen o peso de restos agroforestales quemado. Nº de restricciones realizadas	AG/2
Nº de actuaciones acometidas	AG/3
Nº de expedientes acogidos a las diferentes medidas	AG/4, AG/5
Nº de ayudas concedidas en relación con las partidas de inversión AND68411_01 y AND68411_03	AG/6
Evolución parque maquinaria	AG/7
Nº de colaboraciones con otras entidades	AG/8
Nº de edificios con cada tipo de calificación energética	DO/1
m ² de placas en instalaciones de energía solar térmica	DO/2
Nº de certificados energéticos de edificios	DO/3

Tabla 10.1 Indicadores propuestos para el seguimiento de las medidas propuestas por el Plan de Mejora de la Calidad de la Zona Industrial de Carboneras (continuación)

Indicador	Medida relacionada
N° de solicitudes Importe incentivos solicitados N° solicitudes resueltas Importe incentivos comprometidos N° solicitudes pagadas Importe incentivos pagados N° de actuaciones de promoción y formación N° de impacto de las actuaciones de promoción y formación N° de talleres N° de personas participantes en los talleres	DO/4
N° de solicitudes Importe incentivos solicitados N° solicitudes resueltas Importe incentivos comprometidos N° solicitudes pagadas Importe incentivos pagados N° de actuaciones de promoción y formación N° de impacto de las actuaciones de promoción y formación N° de vehículos cero emisiones y eco incorporados en las entidades públicas N° de vehículos de combustibles fósiles sustituidos N° de puntos de recarga de vehículos cero emisiones promovidos por las entidades públicas N° de entidades públicas que han realizado actuaciones de mejora energética en sus edificios e instalaciones N° de entidades públicas que han realizado actuaciones de mejora energética en la movilidad	DO/5
Instalaciones de autoconsumo tramitadas	DO/6
N° de instalaciones que demuestran que cumplen la medida	DO/7
N° de edificios/red alumbrado sujetos a actuaciones de mejora de eficiencia energética	DO/8
N° de actuaciones en referencia a la aprobación y aplicación de una ordenanza reguladora de la gestión ambiental en obras de construcción	CO/1
N° de obras de construcción y demolición que cumplen la ordenanza N° de sanciones por incumplimiento de la ordenanza	CO/2
N° de calles/semana baldeadas N° de calles/semana de barrido mecánico y mixto	PR/1
Superficie reverdecida/superficie total de parcelas desnudas	PR/2
N° de actividades de información y sensibilización ciudadana	SN/1
Publicación de la guía	SN/2
Avance en la elaboración de documento técnico de recomendaciones sanitarias asociadas a la calidad del aire	SN/3
N° de actuaciones en relación con la formación en calidad del aire	SN/4
N° de contenidos que se incluyen relacionados con la calidad del aire	SN/5
N° de campañas informativas realizadas	SN/6, SN/7, SN/9, SN/10, SN/11
N° de cursos, jornadas, etc. sobre movilidad sostenible y/o ciclista Campañas para el fomento de la bicicleta	SN/14
N° de repercusión en medios (prensa, radio) N° de visitas a contenidos de la web N° de descargas de publicaciones N° personas seguidoras (Twitter, Facebook, etc.) N° de personas asistentes a jornadas N° de impactos de las campañas N° de elementos de difusión realizados (notas de prensa, folletos, vídeos, etc.)	SN/8
N° de acuerdos realizados	SN/12
N° de talleres realizados	SN/13

Tabla 10.1 Indicadores propuestos para el seguimiento de las medidas propuestas por el Plan de Mejora de la Calidad de la Zona Industrial de Carboneras (continuación)

Indicador	Medida relacionada
Nº de inspecciones a realizar	GE/1
Nº de accesos al sistema de predicción Nº de activaciones de protocolos de actuación en base a predicciones	GE/2
Informes de seguimiento	GE/3
% de tramitación y ejecución del Superemplazamiento de Control	GE/4
Nº de muestreos realizados Nº de ensayos realizados	GE/5

11. LISTA DE PUBLICACIONES, DOCUMENTOS, TRABAJOS, ETC. QUE COMPLETEN LA INFORMACIÓN

- Air Quality Consultants (2021). *“Covid-19, Air Quality and Mobility Policies: Six European Cities”*.
- AIRUSE (2016). Report 12. *“Report on traffic sources contribution”*.
- AIRUSE (2016). Report 14. *“The efficacy of dust suppressants to control road dust re-suspension in Northern and Central Europe”*.
- AIRUSE (2016). Report 15. *“Review of impact of street cleaning on PM₁₀ and PM_{2.5} concentrations in Northern and Central Europe”*.
- AIRUSE (2016). Report 22. *“Abatement of NOx emissions from vehicles”*.
- AIRUSE (2016). Report 27. *“Technical guide to reduce biomass burning emissions”*.
- AIRUSE (2016). Report 28. *“Technical guide to reduce road dust emissions in Southern Europe”*. Report 28.
- AIRUSE (2016). Report 4. *“PM speciation and source apportionment”*.
- AIRUSE (2016). Report 5. *“Chemical profiles of emission sources”*.
- AIRUSE (2016). Report 6. *“Updated PM database for Southern Europe”*.
- AIRUSE (2016). Report 7. *“Contribution natural sources to PM concentration levels”*.
- Amann, M. et. al (2017). *“Measures to address air pollution from agricultural sources”*.
- Amann, M. et. al (2018). *“Measures to address air pollution from small combustion sources”*.
- Belis, C.A. et. al (2019). *“Source apportionment of fine PM by combining high time resolution organic and inorganic chemical composition datasets”*.
- Bignal, K.L. et. al (2008). *“Release of polycyclic aromatic hydrocarbons, carbon monoxide and particulate matter from biomass combustion in a wood-fired boiler under varying boiler conditions”* Atmospheric Environment.
- Carrasco, J. (2015). *“Mejoras en la reducción de emisiones atmosféricas del uso de biomasa industrial y doméstica”*. Encuentro Bases científico tecnológicas para mejorar la calidad del aire en España.
- Casquero-Vega. J.A. et. al (2021). *“Aerosol number fluxes and concentrations over a southern European urban area”*.
- Citepa (TFTEI Techno-Scientific Secretariat); Bessagnet, B. & Allemand, N. (2020). *“Review on Black Carbon (BC) and Polycyclic Aromatic Hydrocarbons (PAHs) emission reductions induced by PM emission abatement techniques”*. TFTEI background informal technical document.
- CONAMA (2022). *“La movilidad que queremos: para una ciudad sostenible, saludable y segura”*.
- Corbin, J.C. et. al (2019) *“Characterization of particulate matter emitted by a marine engine operated with liquefied natural gas and diesel fuels”*

- Crippa, M. et. al (2016). “Forty years of improvements in European air quality: regional policy-industry interactions with global impacts” <https://acp.copernicus.org/articles/16/3825/2016/>
- CSIC (2020). “Episodios de contaminación por ozono en el Valle del Guadalquivir”. Informe para el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).
- CSIC-BSC-CEAM-UPV/EHU- ITC-UJI (2022). “Bases científicas para un Plan Nacional de Ozono” Informe para el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).
- Degraeuwe, B. et. al (2019). “Urban NO₂ Atlas”.
- E. Vicente et. al (2013). “Influência das Condições Operatórias nas Emissões de Partículas da Combustão Doméstica”.
- Economic Commission for Europe (2019). “Executive Body for the Convention on Long-range. Transboundary Air Pollution”.
- Grange, S.K. et. al (2017). “Lower vehicular primary emissions of NO₂ in Europe than assumed in policy projections”.
- Grylls, T. et. al (2022). “How trees affect urban quality: it depends on the source”.
- Instituto de Diagnóstico Ambiental, Estudios del Agua (IDAEA), CSIC (2013). “Procedimiento para la Identificación de episodios naturales de PM₁₀ y PM_{2,5}, y la demostración de causa en lo referente a las superaciones del valor límite diario de PM₁₀”.
- Kelz, J. et. al (2010). “PM emissions from old and modern biomass combustion systems and their health effects” Proceedings of the 18th European Biomass Conference.
- Lehtoranta, k. et. al (2019) “Particulate mass and nonvolatile particle Number emissions from marine Engines using low-sulfur fuels, natural gas or scrubbers”
- M. in 't Veld et. al (2021). “Understanding the local and remote source contributions to ambient O₃ during a pollution episode using a combination of experimental approaches in the Guadalquivir valley, southern Spain” Science of the Total Environment.
- Mar Viana et. al (2016). “Contribution of residential combustion to ambient air pollution and greenhouse gas emissions” ETC/ACM Technical Paper 2015/1.
- María Millan-Martínez et. al (2021). “Contribution of anthropogenic and natural sources in PM₁₀ during North African dust events in Southern Europe” Environmental Pollution.
- Monforti-Ferrario, F et. al (2019). “Policy pressures on air. Anticipating unforeseen effects of EU policies on Air Quality”. JRC Science for Policy Report.
- Moradpour, M. et. al (2016). “A numerical investigation of reactive air pollutant dispersion in urban street canyons with tree planting”.
- Padilla, L.E. et. al (2022). “New methods to derive street-scale spatial patterns of air pollution from mobile monitoring”.
- Pinto, J.A. et. al (2019) “Traffic data in air quality modeling: A review of key variables, improvements in results, open problems and challenges in current research”.

- Pisoni, T.P. et. al (2021) “Urban PM_{2.5} Atlas.” Air Quality in European cities
- Querol, X. et. al – CSIC (2012). “Bases científico-técnicas para un Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire”.
- Querol, X. et. al (2017). “Measures to improve urban air quality. Measures to reduce emissions from construction/demolition works”.
- Querol, X. et. al (2017). “Measures to improve urban air quality. Measures to reduce emissions from road dust resuspension”.
- Querol, X. et. al (2017). “Measures to improve urban air quality. Measures to reduce emissions from biomass
- Querol, X. et. al (2021) “Lessons from the COVID-19 air pollution decrease in Spain: Now what?” Science of the Total Environment.
- Ramos, R. et. al (2015). “Control de emisiones de partículas en equipos de combustión de biomasa” www.ciemat.es
- Reşitoğlu, İ.A. et. al (2014). “The pollutant emissions from diesel-engine vehicles and exhaust aftertreatment systems”.
- Sánchez, J.M. et. al (2021). “Evaluation of emissions in traffic reduction and pedestrianization scenarios in Madrid”.
- Sicard, P. et. al (2020). “Amplified ozone pollution in cities during the COVID-19 lockdown” Science of the Total Environment.
- Simpson, D. et. al (2020). “How should condensables be included in PM emission inventories reported to EMEP/CLRTAP?” Report of the expert workshop on condensable organics organised by MSC-W.
- Subdirección General de Air Limpio y Sostenibilidad Industrial del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2020). “Evaluación de la Calidad del Aire en España”.
- Subdirección General de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial del Ministerio (2023). “Bases científicas para un Plan Nacional de Ozono” (MITECO)
- Thunis, P. et. al (2020). “Source apportionment to support air quality management practices. A fitness-for-purpose guide (V3.1)”. JRC Technical Report.
- UNECE (2016). “Guidance Document on Emission Control Techniques for Mobile Sources under the Convention on Long-range Transboundary Air Pollution”.
- URBAN AGENDA FOR THE EU (2018). “Code of good practices for cities air quality plans. Part IV, Inspiring Examples”.
- Ussbaumer, T. (2017). “Aerosols from Biomass Combustion” Technical report on behalf of the IEA Bioenergy Task 32.
- WHO (2021). “Particulate matter (PM_{2.5} and PM₁₀), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide” WHO global air quality guidelines.
- Winnes, H. et. al (2012) “Particle Emissions from Ships: Dependence on Fuel Type”

- Xu, J. et. al (2019). “*Effectiveness of emission control in sensitive emission regions associated with local atmospheric circulation in O₃ pollution reduction: a case study in the Beijing-Tianjin-Hebei region*”.
- Zetterdahl, M. (2015). “Measurements on Exhausts from Different Marine Fuels”. Thesis for the Degree of Doctor of Philosophy. Particle Emissions from Ships
- Zetterdahl, M. et. al (2017) “*Impact of aromatic concentration in marine fuels on particle emissions*”

12. ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y MEDIOS DE FINANCIACIÓN DE LAS MEDIDAS

12.1 INTRODUCCIÓN

El plazo de vigencia del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras finalizará en 2027, siendo por tanto dicho horizonte temporal el que es preciso considerar para la estimación del presupuesto, que se nutrirá tanto de recursos privados como públicos.

Las medidas del Plan de Actuación consideran no solo las actuaciones propuestas al elaborar el presente plan, sino que también recopila y evalúa actuaciones derivadas de normativa y otros instrumentos de planificación tanto en vigor como en fase de tramitación con implicaciones significativas sobre la calidad del aire a nivel local. En el primer caso los medios de financiación y presupuestos implicados pueden asignarse al presente plan de mejora de la calidad del aire, mientras que en el segundo caso se trata de medios de financiación y presupuestos asociados a la normativa o instrumento de planificación del que derive la medida. En este segundo caso el ámbito de aplicación de la citada normativa o instrumento de planificación trasciende al ámbito geográfico del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, por lo que los presupuestos asociados específicamente al ámbito del Plan pueden aproximarse preliminarmente de forma proporcional a algún parámetro de referencia.

En la financiación pública intervienen distintos organismos e instituciones, Ayuntamientos, Mancomunidades de Servicios, Diputación Provincial, Ministerio de Fomento, así como la propia Junta de Andalucía a través de diversas Consejerías. Parte de estas inversiones se financiarán con Fondos de la Unión Europea a través de los Fondos Comunitarios para el Desarrollo Regional (FEDER) y de cohesión social en el periodo 2021-2027. Asimismo, una buena parte de las fuentes de financiación de los niveles comunitarios, estatales y autonómico se basan en los fondos Next Generation EU, correspondiéndose la gestión de dichos fondos en gran medida a las autoridades autonómica y local.

Por otro lado, la financiación eminentemente privada de actuaciones, tanto en fases anteriores del Plan como en la actual, se centra fundamentalmente en las instalaciones afectadas por el Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrado de la contaminación, o por otra normativa aplicable para la autorización de otras actividades industriales. Muchas de estas actuaciones, con marcado carácter ambiental, están orientadas desde la Administración mediante los condicionantes establecidos en las correspondientes autorizaciones, y otras desde la propia iniciativa de las empresas en aras de mejorar sus procesos productivos con tecnologías más eficientes y ambientalmente más respetuosas.

Las emisiones procedentes del sector industrial, agrícola y el tráfico (rodado y marítimo) constituyen la principal fuente responsable de la contaminación en la Zona Industrial de Carboneras y, por tanto, gran parte de las medidas se orientan a esos sectores, combinando dichas medidas financiación tanto pública como privada.

12.2 CUANTIFICACIÓN ECONÓMICA, DISTRIBUCIÓN TEMPORAL Y ENTIDAD FINANCIADORA

La valoración económica de las actuaciones previstas se centra en el análisis de aquellas actividades, estudios, dotaciones, obras, etc., que guardan una relación clara con la zona afectada por el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras y con sus objetivos. Geográficamente se considerarán sólo las actuaciones ejercitadas en el ámbito del Plan.

Para el análisis económico de las actuaciones a realizar, se diferencia por una parte entre inversiones públicas y privadas, y por otra entre las medidas derivadas de normativa, planes y programas en vigor o en tramitación frente a las medidas con origen en el propio Plan de Mejora de la Calidad del Aire. Asimismo, debe recalcar que diversas medidas se definen en una fase muy embrionaria y, por ello, su presupuesto habrá de estimarlo el organismo responsable durante el desarrollo de la misma. Además, gran parte de las medidas implican financiación combinada de inversiones tanto públicas como privadas, de manera que el grado de implantación, y por consiguiente el presupuesto asociado, depende en su mayor parte de que las ayudas y subvenciones que acompañan a la implantación de esas medidas supongan en la práctica el estímulo suficiente que catalice la actuación contemplada.

12.2.1 Inversiones de las Administraciones Públicas

a) Unión Europea

El fondo Next Generation EU supone el mayor paquete de estímulo jamás financiado a través del presupuesto de la UE. Sin embargo, la asignación de fondos a cada Comunidad Autónoma se va realizando por fases, habiéndose repartido a 31 de diciembre de 2021 tan solo muy bajo porcentaje de los 750.000 millones que corresponden a España.

Entre las fuentes de financiación europea hay que destacar también el nuevo Marco Financiero Plurianual para el periodo 2021-2027 de Fondos Europeos para el Desarrollo Regional (FEDER), en el que se han fijado cinco objetivos políticos para las inversiones de la UE en desarrollo regional en el septenio 2021-2027, pudiendo encuadrarse muchas medidas del plan en el objetivo 2: *Una Europa más ecológica y libre de carbono, que aplique el Acuerdo de París e invierta en transición energética, energías renovables y la lucha contra el cambio climático.*

b) España

Los ingresos de la administración central proceden de las medidas que integran o complementan mediante la ejecución de los planes y programas nacionales y estrategias, tal es el caso de los ingresos previstos del programa MOVES III, de programas de eficiencia y energética a través del IDAE, techos nacionales de emisión, etc.

c) Junta de Andalucía

Los fondos necesarios para la implementación de las medidas tienen su origen en gran parte de los presupuestos generales de la comunidad autónoma debido al marco competencial de esta en la ejecución de la misma. Aún así, se incluyen fondos procedentes de las entidades locales y, en concreto, en lo referente a planes de movilidad dentro de los núcleos urbanos.

d) Ayuntamientos

Por último, los ayuntamientos son responsables de la implantación de algunas medidas, para lo cual deberán dotar los correspondientes fondos que complementen a los recursos que puedan obtenerse de otras administraciones.

12.2.2 Inversiones privadas

Dentro de las fuentes de financiación privada se incluyen, además de las medidas que deben asumir determinadas instalaciones, como por ejemplo las instalaciones de combustión, se incluyen también las medidas compensatorias por la emisión de gases o bien por la explotación de recursos naturales dentro de la Comunidad Autónoma que impliquen una emisión a la atmósfera directa o indirectamente.

13. PERIODO DE VALIDEZ DEL PLAN

El presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras se define con un **horizonte temporal hasta 2027**.

La selección del citado horizonte temporal tiene en consideración:

- La Estrategia Andaluza de Calidad del Aire
- La revisión de la normativa europea en materia de calidad del aire
- Las sinergias con otros instrumentos de planificación
- Los instrumentos financieros de cohesión en la Unión Europea

La **Estrategia Andaluza de Calidad del Aire** establece objetivos cuantificados para la mejora de la calidad del aire más ambiciosos que los establecidos en la normativa actualmente en vigor para 4 contaminantes: SO₂, NO₂, PM₁₀ y PM_{2,5}. Aunque estos objetivos no venían asociados a una fecha concreta para su cumplimiento, la propia Estrategia Andaluza de Calidad del Aire incorpora un ejercicio de proyecciones de las emisiones en Andalucía hasta el año 2028, año que puede considerarse una referencia al respecto.

Por otra parte, la Unión Europea se encuentra actualmente en proceso de **revisión de la normativa en materia de calidad del aire**, habiéndose publicado el pasado 26 de octubre de 2022 la propuesta de directiva refundida de calidad del aire (COM 542 final 2022)¹, que integra el **objetivo de “contaminación cero” para 2050** del Pacto Verde Europeo y establece una senda de adaptación a dicho objetivo, proponiendo **nuevos valores límite y objetivo para 2030** como horizonte temporal más cercano. La citada propuesta de directiva incorpora también la necesidad de elaborar un nuevo plan de mejora de la calidad del aire si a partir de 2 años después de la entrada en vigor de la directiva en una zona se supera algún valor límite de los que entra en vigor para 2030, debiendo aprobarse el nuevo plan de mejora lo antes posible y no más tarde de 2 años después del año en que se registró la superación. Por consiguiente, considerando que la futura directiva entrará en vigor en 2023 como hipótesis más optimista, el horizonte temporal a 2027 es compatible con lo establecido en la propuesta de directiva respecto a la necesidad de reevaluar la calidad del aire tomando como referencia los futuros valores límite aplicables para 2020 y de elaborar nuevos planes de mejora de la calidad del aire en el probable caso de que aún no se hayan alcanzado los citados futuros valores límite.

Por consiguiente, la futura directiva refundida de calidad del aire establece para 2030 un primer y ambicioso paso hacia el objetivo final de contaminación cero, constituyendo a su vez el presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona Industrial de Carboneras un instrumento para ir avanzando hacia la consecución de unos valores límite y valores objetivo a 2030 pendientes aún de su aprobación definitiva.

Adicionalmente es preciso tener en consideración una serie de instrumentos de planificación, que al igual que la futura directiva refundida de calidad del aire tienen objetivos para 2030 y que pueden presentar significativas sinergias en materia de calidad del aire, no solo para la fecha de cumplimiento de objetivos, sino también a lo largo de los próximos años. Los principales **instrumentos de planificación** con elevado potencial de sinergias en materia de calidad del aire son:

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022PC0542&from=EN>

- A nivel europeo:
 - Techos Nacionales de Emisión: la Directiva (UE) 2016/2284 establece ambiciosos objetivos de reducción de las emisiones para el año 2030 con respecto al año 2005 para NO_x (62%), PM_{2,5} (50%), COVNM (39%), SO₂ (88%) y NH₃: (16%)
 - Pacto Verde Europeo y paquete “Fit for 55”. Los objetivos más relevantes para 2030 son:
 - Reducción de un 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a 1990
 - Propuesta de Directiva con al menos un 40% de cuota de energías renovables (frente al 32% establecido previamente como objetivo a 2030)
 - Propuesta de Directiva con al menos un 36% de mejora de la eficiencia energética (frente al 32,5% establecido previamente como objetivo a 2030)
- A nivel estatal:
 - Plan Nacional Integrado de Energía y Cambio Climático 2021-2030
 - Hoja de ruta para la definición de la Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030 y Plan de Acción. Agenda 2030.
 - Estrategia Española de Economía Circular y Planes de Acción
- A nivel autonómico:
 - Estrategia Energética de Andalucía 2030
 - Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible a 2030

Asimismo, el año 2020 marca el inicio de una década de acción ambiciosa para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que conforman la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Por último, cabe destacar el importante papel que pueden jugar los instrumentos financieros para dotar de presupuesto a las medidas recogidas en el plan. En este sentido, el fin del periodo de vigencia coincide con el final del Programa 2021-2027 del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), que debe prestar apoyo a cinco Objetivos Políticos, entre los que podemos destacar el OP 2 relativo a una Europa más verde, baja en carbono, en transición hacia una economía con cero emisiones netas de carbono y resiliente, promoviendo una transición energética limpia y equitativa, la inversión verde y azul, la economía circular, la mitigación y adaptación al cambio climático, la prevención y gestión de riesgos y la movilidad urbana sostenible.

14. MEDIOS DE DIFUSIÓN

El objetivo principal de los medios de difusión y sensibilización se basa en garantizar que el público en general y todas aquellas entidades interesadas reciban información adecuada y oportuna acerca de la calidad del aire y de los planes de mejora de la calidad del aire y de acción a corto plazo. Además, también tiene como meta el dar cumplimiento a los requerimientos de la normativa de evaluación del impacto en la salud con el fomento de la participación ciudadana en dicho procedimiento.

Para la definición del Plan de Comunicación se ha consultado el “Manual para la evaluación del impacto en salud de proyectos y planes sometidos a instrumentos de prevención y control ambiental en Andalucía”, elaborado por la antigua Consejería de Igualdad, Salud y Políticas Sociales (cuyas competencias recaen actualmente en la Consejería de Salud y Consumo y en la Consejería de Integración Social, Juventud, Familias e Igualdad), del que se ha extraído la siguiente tabla:

Tabla 14.1. Valoración de la amplitud y profundidad de la información que se obtiene mediante técnicas de participación ciudadana ante actividades y obras y sus proyectos

Técnicas de participación ciudadana	Valoración
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cartas, carteles, avisos, folletos, exposiciones; con recogida de opiniones, por ejemplo, en el reverso del mismo impreso y que luego se remitirá donde corresponda con franqueo pagado. ▪ Información vía programas de radio y TV local con recepción de llamadas. ▪ Sesiones informativas y presentaciones públicas con recogida de opiniones en acta. ▪ Participación a través de encuestas cerradas vía internet. 	<p style="text-align: center;">Baja</p> <p>(Traslada información o permite intercambio de opiniones restringidas a ciertos grupos de población. La actuación está definida y en general no existe posibilidad de alterarla).</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Encuestas de opinión representativas (diferentes grupos por razones de renta, edad, cultura, sexo, etc.) disponibles en la web del ayuntamiento o en el propio ayuntamiento. ▪ Entrevistas por encuestadores de la propia comunidad a personas de difícil acceso a la información (minorías étnicas, jóvenes o personas mayores, personas con menor nivel de cualificación, inmigrantes...). ▪ Participación abierta vía internet, con información previa de la actuación y disposición de tiempo de lectura, valoración y elaboración de propuestas. ▪ Fotos de internet. 	<p style="text-align: center;">Media</p> <p>La ciudadanía es informada y escuchada. (Se solicita valoración individual a personas de ciertos grupos de población. En general, permite el intercambio de información o la discusión de estrategias, pero no tienen injerencia en la toma de decisiones).</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Participación presencial organizada (con al menos dos sesiones), con información previa de la actuación y disposición de tiempo de lectura, valoración y elaboración de propuestas que tiene en cuenta población directamente implicada y en situación de desventaja social. Con la creación de comisiones o Jurados de Ciudadanos/as, Forum de Barrio y con la participación de asociaciones vecinales o similares. 	<p style="text-align: center;">Alta</p> <p>La ciudadanía es informada, escuchada y participa en la toma de decisiones. (Permite tiempo de análisis y valoración y vincula a numerosos grupos organizados de ciudadanos/as. Tiene en cuenta a minorías y a grupos en situación de exclusión. La actuación podrá ser modificada si hay motivos que lo justifican).</p>

La elección de uno o varios canales de comunicación adecuados es fundamental para que la información llegue correctamente al público. Asimismo, es importante recalcar que el mensaje informativo no tiene por qué transmitirse a través de un único canal, sino que pueden emplearse varios medios si se disponen de los recursos necesarios para ello. Por tanto, los medios de difusión tenidos en cuenta para la Zona Industrial de Carboneras en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire serán de dos tipos:

- Canales de comunicación de corto alcance (online y offline):
 - Eventos, jornadas, campañas, reuniones y talleres en el entorno.
 - Email-marketing o correo electrónico. Cuenta email de consulta ciudadana.
 - Comunicados de prensa, cartelería y publicaciones.
 - Publicidad exterior, soportes publicitarios en transporte público o en tiendas más frecuentadas en el centro de los municipios.
 - Redes sociales locales.
 - Portal web de los ayuntamientos de cada municipio.
- Canales de comunicación de medio y largo alcance:
 - Portal web de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.
 - Medios de comunicación como, por ejemplo, canal de radio SER Almería, SER Níjar, SER Levante, Canal Sur Almería, Cadena Dial Almería, periódico La Voz de Almería, periódico Diario de Almería, etc.

El acceso a los medios de comunicación es determinante para lograr llegar a un gran número de personas. Mayormente se cuenta con los medios de comunicación locales; no obstante, no se descartan otros medios de mayor alcance.

Finalmente, la estructura del Plan de Comunicación se completa con el uso de herramientas y acciones de comunicación:

- Publicidad: se trata de presentar y promocionar una idea para conseguir el fin deseado. La publicidad se puede dar a través de diversos medios y formatos: eventos, carteles publicitarios, televisión, prensa, etc. Para el caso específico de difusión de la Zona Industrial de Carboneras se elaboran documentos y guías informativas para su divulgación.
- Relaciones públicas: son actividades planificadas para informar, mejorar la imagen, relación o confianza del público objetivo de manera general. Los instrumentos más utilizados para llevar a cabo las relaciones públicas son: workshops, comunicados de prensa, publicaciones constantes, boletines de noticias, etc. Para la Zona Industrial de Carboneras la opción escogida se basa en publicaciones constantes en redes sociales y webs, actividades informativas y participativas.

Las acciones de difusión y sensibilización pueden agruparse en tres bloques de actuaciones de comunicación, los cuales se muestran a continuación.

14.1 MATERIAL INFORMATIVO Y DIVULGATIVO

a) Tríptico o folleto informativo sobre el Plan de Mejora de la Calidad del Aire

Folleto y media kit para su entrega durante los eventos de difusión, así como para que los ciudadanos puedan recogerlos en instalaciones municipales. El objetivo es informar al ciudadano sobre las razones por las que se pone en marcha el Plan de Mejora, así como las medidas previstas para la mejora de la calidad del aire.

b) Cuñas de radio del Plan de Mejora de la Calidad del Aire

Las cuñas de radio tendrán una duración de 20 segundos. Selección de una emisora, franja horaria y programa que se encuentren bien situados en cuanto a niveles de audiencia en el ámbito del plan.

14.2 EVENTOS Y JORNADAS

Organización de eventos de divulgación y jornadas de carácter técnico donde participan personas referentes de distintos ámbitos que faciliten la conexión con la población local, como periodistas, especialistas en salud, técnicos, etc.

a) Jornadas de divulgación del Plan de Mejora de la Calidad del Aire

Celebrar eventos de divulgación para brindar información heterogénea y clara sobre la calidad del aire y el impacto en la salud con el objeto de fomentar sensibilizar a la ciudadanía y fomentar su participación, así como establecer contacto entre los agentes implicados para promover el debate entre los mismos.

b) Eventos de carácter técnico del Plan de Mejora de la Calidad del Aire

Organización de reuniones y mesas redondas informativas de carácter técnico orientadas al debate con la participación de expertos en la materia y dirigido a asociaciones, entidades locales y agentes sociales. Los temas a tratar son los que generan una mayor problemática en la zona del Plan y son abordados en cada evento de acuerdo a su interrelación existente, favoreciendo de esta manera que se ofrezca una visión lo más completa posible de los mismos y que todos los participantes sean conocedores de ello.

14.3 CREACIÓN DE CONTENIDOS ONLINE

a) Dotación de contenidos al espacio web en internet, de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul sobre el Mejora de la Calidad del Aire

Aportación de información relacionada con la salud, educación, valores de calidad del aire, medidas del Plan de Mejora, actuaciones de sensibilización y participación, actualidad, etc.

Elaboración de bloques informativos para difundir los documentos elaborados, eventos y avances en la mejora de la calidad del aire de la Zona Industrial de Carboneras.

Asimismo, anuncios de las publicaciones en las redes sociales de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, web de los ayuntamientos afectados por el Plan de Mejora y sus redes sociales, así como de noticias

en materia del Plan de Calidad del Aire y en particular de los episodios de interés que requieren actualización inmediata.

b) Aplicación móvil del Plan de Mejora de la Calidad del Aire

Desarrollo una aplicación móvil (App) con las siguientes funcionalidades:

- Servicio de localización para permitir el suministro de información relevante del plan. Por cuestiones de protección de datos, se propone que, en lugar de activar una geolocalización, el usuario seleccione su municipio.
- Suministro de información resumida sobre los planes de mejora de la calidad del aire.
- Selección de un perfil de usuario para que la App le presente la información más acorde a su perfil (público en general, personas vulnerables, organismo/empresa responsable de implantar medidas, menores, educadores, etc.).
- Suministro de información, en función del tipo de usuario, sobre:
 - Niveles de calidad del aire.
 - Previsiones de potenciales superaciones.
 - Episodios de intrusión de aire africano u otros episodios (incendios forestales, incendios de instalaciones como vertederos, almacenes de determinados tipos de sustancias, etc.).
 - Recomendaciones (por ejemplo, de no hacer deporte en el exterior en episodios de altos niveles de ozono).
 - Activación de los planes de acción a corto plazo (en su conjunto o de las medidas que puedan afectar al usuario en función de su perfil).
 - Celebración de jornadas.
 - Noticias de interés.

La funcionalidad de la aplicación va acorde a las prescripciones de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

ANEXO I

MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008

AI. MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008

Tanto la normativa como los instrumentos de planificación (Guías, Estrategias y Planes) derivaron medidas que entraron en vigor antes del 11 de junio 2008 y que supusieron la base de los anteriores Planes de Mejora de la Calidad del Aire, las cuales fueron analizadas detalladamente en los mismos. Recordar que el 11 de junio de 2008, es la fecha de entrada en vigor de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, y el límite temporal establecido en los anteriores Planes de Mejora de la Calidad del Aire.

AI.1 NIVEL INTERNACIONAL

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL INTERNACIONAL
Medidas derivadas de normativa
Limitación de la emisión de turismos, vehículos ligeros y vehículos pesados establecidos en la normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de vehículos
Limitación de emisión de partículas en motores que se instalan en máquinas móviles no de carretera
Limitación de la emisión de partículas de turismos, vehículos ligeros y vehículos pesados establecidos en la normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de vehículos

AI.2 NIVEL NACIONAL

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL ESTATAL
Medidas derivadas de normativa
Limitación de la emisión de partículas en actividades industriales
Normativa de evaluación de impacto ambiental de proyectos
Normativa de prevención y control integrados de la contaminación
Normativa de prevención ambiental en actividades extractivas
Normativa de homologación de vehículos
Normativa de especificaciones de combustibles
Normativa sobre instalaciones térmicas en edificios
Normativa de limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL ESTATAL**Medidas derivadas de instrumentos de planificación****Sector industrial**

Acuerdos voluntarios entre industrias del sector para detectar y adoptar medidas

Registro accesible al público sobre compromisos voluntarios de las empresas en relación a la reducción del consumo energético

Realización de auditorías energéticas

Facilitar la viabilidad económica de las inversiones del sector industria en ahorro energético con objeto de alcanzar el potencial de ahorro de energía detectado

Inclusión de una evaluación específica de impactos energéticos en todo proyecto industria para que los equipos e instalaciones nuevos dispongan de la mejor tecnología disponible

Fomento de plantas de cogeneración de pequeña potencia y renovación de las existentes

Sector transporte y movilidad**Medidas relacionadas con la ordenación urbanística e infraestructuras:**

- Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
- Diseñar la planificación urbanística considerando el urbanismo de proximidad
- Promover una mayor integración de la planificación territorial y urbanística con la de transporte
- Peatonalización
- Diseño de ciudades y barrios amigables orientados a una movilidad sostenible
- Utilización de forma optimizada de las infraestructuras
- Creación de circunvalaciones
- Pago por el uso de infraestructuras

Medidas relacionadas con los desplazamientos no motorizados

- Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
- Aprobación de una norma que establezca la elaboración obligatoria de Planes de Movilidad Sostenible
- Fomentar los modos de transporte no motorizados
- Mejora de la red de itinerarios peatonales
- Red de itinerarios ciclistas
- Alquiler o préstamo de bicicletas
- Aparcamiento para bicicletas

Medidas para los desplazamientos en vehículo particular

- Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
- Aprobación de una norma que establezca la elaboración obligatoria de Planes de Movilidad Sostenible
- Desarrollar medidas de gestión de la demanda en los ámbitos congestionados, especialmente destinadas a promover una utilización racional del vehículo privado
- Limitación de la velocidad en las entradas a las ciudades
- Áreas de velocidad limitada
- Creación de zonas de bajas emisiones en ciudades (ZBE)
- Peaje urbano
- Aparcamientos disuasorios en la periferia de los centros urbanos

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL ESTATAL

Medidas relacionadas con el transporte público urbano

- Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
- Aprobación de una norma que establezca la elaboración obligatoria de Planes de Movilidad Sostenible
- Aumentar el nivel de integración intermodal del sistema de transporte
- Fomentar el uso del transporte público: cercanías, metro, tranvía, autobuses
- Transporte a la demanda
- Accesos y servicios de transporte público a las terminales de los diferentes modos de transporte
- Creación de intercambiadores para minimizar recorridos y tiempos de trasbordo entre las diferentes redes y así garantizar conexiones rápidas y fiables entre los distintos medios de transporte
- Diseñar el espacio público multifuncional, que equilibre la utilización por el transporte colectivo público y el vehículo privado
- Carriles bus, plataformas reservadas y carriles para vehículos de alta ocupación
- Sistemas tarifarios integrados: sistemas de información del servicio en tiempo real y títulos de transporte de lectura sin contacto
- Regulación de intersecciones con prioridad para autobuses y tranvías

Medidas relacionadas con los transportes de mercancías y no metropolitanos:

- Reequilibrar el actual reparto modal, potenciando los modos más sostenibles, como el ferrocarril, el autobús y el transporte marítimo en los ámbitos internacional e interurbano
- Aumentar el nivel de integración intermodal del sistema de transporte
- Control de la circulación de vehículos pesados y limitación de sus horarios
- Mayor participación de los medios colectivos en el transporte por carretera
- Medidas para el transporte aéreo que afecten a la mejora de su operación
- Promoción del ferrocarril en el transporte interurbano
- Red ferroviaria de altas prestaciones
- Potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril
- Nuevas terminales ferroviarias de mercancías y sus accesos
- Plataformas logísticas y centros de transportes
- Fomento del modo marítimo en el transporte de mercancías y de viajeros

Medidas para la mejora de la movilidad a centros atractores:

- Fomento de planes de movilidad para aquellos centros atractores de desplazamientos
- Políticas de localización de centros atractores
- Definir y aplicar medidas orientadas a reducir la distancia de los desplazamientos de los empleados
- Regular las plazas de aparcamiento compensando económicamente por no utilizarlo, reembolsando el importe del aparcamiento de disuasión, priorizándolo en base a distintos criterios o incluso cobrando por su uso
- Nueva política de aparcamiento que no facilite la utilización del vehículo privado
- Fomentar el transporte no motorizado al trabajo mediante la creación de aparcamientos para bicicleta, proporcionando ayudas para su adquisición y la disponibilidad de vestuarios y duchas para ciclistas y peatones
- Fomento del transporte público al trabajo mediante líneas específicas de transporte público, ayudas económicas para la adquisición de los títulos de transporte o proporcionando información sobre las distintas líneas
- Autobuses de empresa: servicio de lanzadera entre un nodo o intercambiador de transporte público y el centro atractor o servicio con ruta
- Minimizar los desplazamientos de los empleados, clientes y proveedores mediante la introducción de horarios alternativos en el trabajo (flexible o comprimido) o del teletrabajo
- Promoción del viaje compartido en coche (carpooling) y viaje en coche compartido (carsharing)

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL ESTATAL

Medidas relacionadas con la prevención, concienciación y sensibilización, las nuevas tecnologías y la fiscalidad:

- Promover la formación y sensibilización al objetivo de eliminar aspectos relacionados con la movilidad, negativos sobre el medio ambiente y la calidad de vida
- Desarrollar una campaña específica de promoción del transporte público y alternativo frente al uso del vehículo privado
- Desarrollar e intensificar campañas de sensibilización y concienciación ciudadana sobre la necesidad del ahorro energético para evitar derroches en actividades cotidianas tanto en el ámbito doméstico como en el ámbito del sector servicios
- Reducir las necesidades de desplazamiento mediante las nuevas tecnologías de la información y comunicación (TIC)
- Administración electrónica y comercio electrónico
- Nuevas regulaciones de los aparcamientos públicos y privados
- Desarrollo e implantación de medidas coercitivas para la mejora de la sostenibilidad en el transporte
- Incentivar la utilización del transporte público
- Favorecer comportamientos ambientalmente sostenibles
- Incorporación de criterios ambientales en el impuesto de matriculación, de modo que los vehículos resulten gravados en función de la contaminación que produzcan
- Nueva fiscalidad sobre vehículos y carburantes en función de aspectos ambientales
- Integración gradual de criterios de eficiencia energética en la contratación administrativa para el aumento de los vehículos limpios en el parque móvil de carácter público y en las flotas de servicio sometidas a concesión
- Introducir incentivos y regulación específica que dirija la innovación tecnológica hacia aspectos como vehículos menos contaminantes, de menos peso y con menor consumo energético, y adecuados para el calmado de tráfico

Sector de la edificación

Renovación del parque de calderas de calefacción y producción de agua caliente sanitaria en el sector doméstico

Revisión de las exigencias energéticas en la normativa edificatoria

Renovación del parque de calderas y generadores de frío en el sector terciario

Plan Renove de electrodomésticos

Planes de Ahorro y Eficiencia Energética en las Administraciones Públicas

Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones actuales de alumbrado público exterior

Sector de la agricultura, ganadería y pesca

Cursos presenciales de formación en técnicas de uso eficiente de la energía en el sector agrario dirigidas a los agricultores y ganaderos

Plan de Modernización de la flota de tractores agrícolas (Plan Renove de tractores)

Mejora de la eficiencia energética de los tractores en uso mediante la ITV

Obligatoriedad del mantenimiento y control de los elementos que inciden de manera determinante en el consumo de los tractores para la mejora de la eficiencia energética de los tractores

Racionalización del uso de maquinaria agrícola

Introducir criterios de eficiencia energética en el diseño y construcción de instalaciones ganaderas

Instalación de equipos más eficientes con aprovechamiento, en los casos en que sea posible, de energías residuales de los mismos: equipos de iluminación, compresores de ordeño y equipos de frío

Incorporar el ahorro y la eficiencia energética en los cultivos energéticos

Mejora del Ahorro y la Eficiencia energética en el Sector Pesquero, como el aprovechamiento de los gases de escape, propulsión eléctrica e híbrida, combustibles alternativos o apoyo de otras fuentes de energía

Potenciar el uso de energías renovables en la desalación

AI.3 NIVEL AUTONÓMICO

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL AUTONÓMICO
Medidas derivadas de normativa
Limitación de emisiones y control de emisiones no canalizadas de partículas (Decreto 151/2006)
Limitación de emisiones de instalaciones de combustión de biomasa sólida (Orden de 12 de febrero de 1998)
Fiscalidad ambiental. Impuesto por emisiones a la atmósfera (Ley 18/2003)
Medidas derivadas de instrumentos de planeamiento
Sector industrial
Fomentar la incorporación de criterios de calidad ambiental en las empresas industriales andaluzas (especialmente relevantes en lo que se refiere a emisiones contaminantes), para así propiciar que sus decisiones estratégicas y operativas se adopten teniendo en cuenta su grado de sostenibilidad ambiental
Establecer criterios medioambientales para la redacción de los planes de ordenación urbana en áreas industrialmente significativas
Apoyar las actividades industriales con mayor capacidad de contribuir al desarrollo sostenible y a la adaptación de las industrias a criterios de ecoeficiencia
Estimular a la industria para que fortalezca su capacidad de adoptar y crear tecnologías limpias, productos y procesos que sean seguros y menos contaminantes y, asimismo, que utilicen más eficientemente recursos, materiales y energía
Promover las inversiones en infraestructuras e instalaciones que reduzcan las emisiones de los contaminantes atmosféricos generados en las industrias
Realizar guías de buenas prácticas, en colaboración con los sectores industriales, para conseguir una mejor gestión de los procesos y reducir así las emisiones
Difundir el programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía como instrumento para la promoción del ahorro y la eficiencia energética en el sector industrial
Promocionar la instalación de tecnologías renovables en las empresas
Sector transporte y movilidad
Medidas disuasorias para el vehículo particular:
<ul style="list-style-type: none"> - Restricción de la circulación de vehículos más contaminantes, con restricciones no aplicables a aquéllos de bajas emisiones contaminantes que llevan un distintivo verde; es decir, a vehículos de gasolina y gasóleo con catalizador, los de motor eléctrico y los que funcionan con gases licuados del petróleo - Planes locales de aparcamientos públicos - Reducción obligatoria de la velocidad de circulación - Prohibición alternativa del uso de los vehículos según su numeración par e impar - Prohibición del acceso de autobuses y camiones (excepto los de transporte colectivo de pasajeros) a las áreas urbanas contaminadas - Instalación de barreras electrónicas que cierran al tráfico rodado convencional las calles más contaminadas (sólo se permite el acceso mediante tarjetas magnéticas a residentes, comerciantes y vehículos de carga/descarga) - Reforestación prioritaria en las avenidas de circunvalación y avenidas con problemas de deterioro de la calidad del aire por las emisiones del tráfico rodado. Concretamente, de pasillos verdes (o márgenes arbolados) alrededor de industrias potencialmente contaminantes del aire o generadoras de malos olores, en torno a las vías urbanas con mayores niveles de tráfico, y que sirvan para conducir naturalmente el aire de las periferias hacia los centros urbanos - Diseñar una distribución equilibrada y dispersa de zonas verdes por toda la ciudad y su periferia
Medidas relacionadas con el transporte público urbano:
<ul style="list-style-type: none"> - Sistemas de gestión informatizada autobuses

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL AUTONÓMICO

Medidas relacionadas con los desplazamientos no motorizados:

- Documentos locales de peatonalización
- Impulsar los sistemas de bicicletas públicas como medio de transporte colectivo, asociando su utilización a los modos de transporte gestionados por los Consorcios de Transporte
- Apoyar los modos no motorizados
- Ubicación de terminales de transporte público en bordes del centro urbano
- Itinerarios en forma de bucle para recorridos cortos por el centro urbano
- Barreras y/o prohibiciones de acceso para atravesar el centro urbano
- Mecanismos de participación ciudadana en planes de peatonalización
- La creación de una red segura y confortable de itinerarios peatonales, que incluye pasillos, escaleras y ascensores mecanizados, que facilitan los desplazamientos de los habitantes
- La creación de aparcamientos para bicicletas estratégicamente situados en zonas próximas a edificios administrativos comerciales y universitarios
- La combinación del transporte en bicicleta con el autobús para acceder a zonas que por su lejanía o sus fuertes pendientes dificultan el acceso a pedal
- Jerarquización de la red para bicicletas
- Dar prioridad para los ciclistas en las intersecciones
- Disminuir el efecto barrera causado por las autovías, los ferrocarriles y los ríos o canales
- Puntos de alquiler de bicicletas a bajo precio
- Descuentos en otros modos de transportes para aquellos ciclistas que se desplacen utilizando también parcialmente trenes de cercanías o autobuses
- Calles compartidas por buses y bicicletas
- Calles compartidas con peatones

Medidas relacionadas con la ordenación urbanística e infraestructuras:

- Incluir en los Planes Generales de Ordenación Urbanística municipal la elaboración de los correspondientes Estudios de Movilidad e Impacto sobre el Tráfico
- Contribuir desde la planificación territorial y urbanística a reducir las necesidades de movilidad, fomentar el transporte público, las redes de transporte no motorizado y optimizar el diseño de urbanizaciones y edificaciones para mejorar la eficiencia energética
- Ordenar los crecimientos urbanísticos, de acuerdo con el modelo de ciudad mediterránea compacta y multifuncional propio de Andalucía, y siguiendo estrategias que minimicen la demanda de desplazamientos motorizados y hagan viable la implantación de sistemas de transporte público
- La creación de grandes distribuidores metropolitanos, que constituyan una alternativa a viarios existentes ya congestionados, sirvan para articular las coronas metropolitanas exteriores y canalicen grandes volúmenes de tráfico de paso, especialmente de vehículos pesados
- La construcción de plataformas multimodales que integren espacios reservados para el transporte público, las bicicletas y peatones y los coches
- Actuaciones de aumento de la capacidad viaria metropolitana en los tramos de mayor concentración de demanda
- Impulso a la incorporación de criterios de eficiencia energética en la planificación territorial y urbanística
- Normativa para la obligatoriedad de plazas de aparcamiento en nuevas viviendas
- Normativa para la obligatoriedad de plazas de aparcamiento en viviendas a rehabilitar
- La incorporación de mecanismos en el PGOU para que las nuevas zonas urbanizables previstas lleven incorporados carriles bici y biciaparcamientos

Medidas para la mejora de la movilidad a centros atractores:

- Desarrollar actuaciones para mejorar la movilidad diaria en los centros de trabajo dirigidas a favorecer el transporte público y los modos más eficientes
- Promover la accesibilidad del transporte público en los grandes centros de trabajo y equipamientos públicos
- Diseñar planes piloto de movilidad sostenible en centros de trabajo de más de 200 trabajadores y en grandes centros prestadores de servicios de las Administraciones Públicas de Andalucía
- Instalar aparcamientos para bicicletas en todos los centros públicos dependientes de las Administraciones Públicas de Andalucía, priorizando los centros educativos

Medidas para los desplazamientos en vehículo particular:

- Potenciar los modos de transporte no motorizados, el transporte público y los modos motorizados ambientalmente más eficientes como alternativas al uso de vehículos privados
- Adaptación de la red viaria metropolitana y urbana al tráfico de motocicletas
- Restricciones de acceso a los centros urbanos del automóvil privado, carriles reservados y dispositivos telemáticos de control de tráfico
- Promover la incorporación a la información sobre características técnicas de un vehículo del concepto de eco-ficha
- Incentivar la ocupación alta de los vehículos aplicando medidas entre las que se pueden encontrar la reducción de los peajes en autopista o la creación de carriles para vehículos de alta ocupación en los accesos a las ciudades
- Restricción del tráfico rodado a los servicios de transporte público y vehículos de emergencia y/o carga/descarga
- Limitación de accesos a cascos históricos en días laborales, fiestas y festejos
- Creación de aparcamientos públicos en centros urbanos
- Creación de aparcamientos públicos en bordes de centros urbanos
- Aparcamiento horario vigilado (zona azul)
- Aparcamientos disuasorios en las periferias urbanas y bordes de centros históricos y comerciales
- Aparcamientos sólo para residentes
- Limitar la creación de aparcamientos públicos rotatorios en zonas centrales y/o congestionadas
- Implantar medidas de calmado del tráfico y desarrollar una política de control sobre los aparcamientos
- Calles con velocidad máxima de 30 km/h para vehículos de residentes y transporte público

Medidas relacionadas con el transporte público urbano:

- Creación en las principales aglomeraciones urbanas de una red ferroviaria metropolitana, compuesta por las subredes de metro, tranvía y cercanías ferroviarias, y complementada por un sistema de plataformas reservadas para el autobús en aquellos corredores de menor demanda, de acuerdo a lo recogido por los diferentes Planes de Transporte Metropolitano
- Fomentar, mediante medidas administrativas, sociales, económicas y educativas, el uso peatonal y de las bicicletas en las ciudades, del ferrocarril en el transporte interurbano y, en general, del transporte público, desarrollando pactos sociales de movilidad
- Apoyo a la creación de redes de tranvías urbanos en los ámbitos de Sevilla, Jaén, Jerez de la Frontera y Córdoba
- Ejecutar las siguientes actuaciones de creación de líneas de metro y tranvía, que entrarán en servicio a lo largo del período de vigencia del Plan: líneas de metro de Sevilla, Granada y Málaga, servicios tranviarios de Sevilla y Málaga y del tren-tranvía Chiclana-San Fernando
- Desarrollo de conexiones tranviarias metropolitanas en Almería y Huelva
- Impulsar la implantación de servicios ferroviarios de cercanías en todos los centros regionales que carecen de este tipo de servicios
- Potenciar la intermodalidad mediante la creación de intercambiadores de transporte, siempre en las periferias metropolitanas
- Potenciar los Consorcios Metropolitanos de Transporte a fin de racionalizar y mejorar los servicios de transporte público
- Promover modos de desplazamiento alternativos, favoreciendo el uso del transporte público frente al privado
- Desarrollar un programa de renovación de flotas de vehículos de transporte urbano alimentados por gasolina o gasóleo por vehículos de propulsión híbrida, con pilas de combustible, impulsados a gas natural o biocarburantes
- Incremento de paradas de autobuses públicos en el centro urbano
- Tarifas reducidas para estudiantes y Tercera Edad
- Autobuses adaptados a discapacitados (plataforma baja)
- Horarios coordinados de autobuses urbanos e interurbanos
- Terminales multimodales de transporte
- Bonobús para autobuses urbanos e interurbanos
- Carriles bus
- Billetes combinados de autobuses urbanos e interurbanos
- Prioridad autobús público en intersecciones
- Construcción de una red de tranvías y metros ligeros dentro de las áreas urbanas de mayor tamaño
- Fomento de modos intermedios entre el transporte público y el colectivo: taxis colectivos o alquiler de coches compartidos
- Servicios de autobuses lanzaderas al centro urbano
- La potenciación de modos de transporte público silenciosos (tranvías y autobuses eléctricos)

Medidas relacionadas con los transportes de mercancías y no metropolitanos

- Obligatoriedad de realizar actividades de carga/descarga en horario nocturno
- Promover el transporte colectivo en carretera, creando plataformas reservadas para autobuses, en función de la planificación en materia de Infraestructuras viarias
- Desarrollar una red de áreas logísticas que permita el desarrollo de la comodalidad y de los modos más eficientes desde el punto de vista técnico, económico y ambiental en el transporte de mercancías
- Ampliación aparcamiento carga-descarga
- Prohibición del acceso de autobuses y camiones (excepto los de transporte colectivo de pasajeros) a las áreas urbanas contaminadas
- La creación de itinerarios para que los vehículos pesados no atraviesen por el interior de las ciudades
- Impulsar el transporte ferroviario y el incremento de su participación en el reparto modal, tanto en el transporte de mercancías como en el de viajeros
- Apoyar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y la incorporación de los puertos andaluces en la creación de autopistas del mar
- Analizar la viabilidad de establecer servicios de transporte marítimo que conecten las ciudades medias litorales entre sí y con sus centros regionales y potenciar el transporte de personas y el tráfico de cruceros en los puertos andaluces
- Desarrollar un programa de renovación de la flota marítima andaluza

Medidas relacionadas con la prevención, concienciación y sensibilización, las nuevas tecnologías y la fiscalidad:

- Fomentar la elaboración de planes de movilidad urbana, avanzando sustancialmente en la implantación de modalidades de transporte menos contaminantes
- Fomento de planes de movilidad en grandes centros industriales, comerciales o de servicios
- Realización de campañas de fomento de los modos de desplazamientos más eficientes
- Programas de difusión de las ventajas del uso de los modos autónomos de transporte
- Realizar campañas de sensibilización y educación sobre la incidencia ambiental del tráfico urbano y las ventajas del transporte público
- Colaborar con las corporaciones locales para fomentar cursos de conducción y pilotaje eficientes
- Promover en las autoescuelas cursos de conducción eficiente, y diseñar campañas divulgativas y formativas destinadas a los conductores en general
- Proponer a las autoridades reguladoras difundir y ampliar la oferta de cursos de conducción y pilotaje eficiente dirigidos a conductores de camiones, autobuses, flota marítima y pesquera
- Fomentar el comercio tradicional de proximidad
- Potenciar la educación y sensibilización ciudadana con relación a los problemas derivados del transporte
- Elaborar, en las zonas en las que sea necesario por superación de límites u objetivos, planes de mejora de la calidad del aire orientados a disminuir las emisiones de partículas primarias, así como de los precursores de las partículas secundarias
- Impulsar los Planes de Calidad Ambiental y de Mejora de la Calidad del Aire existentes, potenciando el seguimiento de su eficacia
- Mejorar la integración de los datos de calidad del aire y los correspondientes al estado de salud de la población
- Realizar estudios puntuales de posibles efectos sobre la salud en zonas donde se estime que puede haber mayor impacto en salud por la contaminación atmosférica
- Evaluar el impacto en la salud de los contaminantes atmosféricos, mediante la monitorización de indicadores de salud relacionados con la exposición
- Incorporar nuevas tecnologías que permitan optimizar los medios para comunicar a la población la información sobre la calidad del aire
- Mejorar el protocolo de actuaciones a realizar por las diferentes administraciones en los casos en que se superen umbrales de información o alerta de algún contaminante atmosférico, extendiéndolo a otras administraciones públicas de carácter supramunicipal
- Elaborar un programa de biocarburantes para la promoción de esta fuente de energía
- Acuerdos con distribuidoras de biocombustible en Andalucía para favorecer su llegada al mercado
- Impulso de la demanda de biocarburantes mediante campañas de sensibilización e información
- La gestión global del tráfico rodado a tres niveles (zona, arteria e intersección), además de servir para dar prioridad a vehículos de asistencia y al transporte público
- La información al ciudadano de la densidad de tráfico de las redes y de la capacidad de los aparcamientos públicos
- Gestión informatizada de los servicios de autobuses urbanos
- El control y optimización del funcionamiento de la flota de transporte público y la información a los pasajeros de las incidencias del servicio
- El control de la contaminación atmosférica en zonas problemáticas

<ul style="list-style-type: none"> - Estimular con medidas de bonificación fiscal la matriculación de vehículos eficientes en cuanto a su consumo energético, así como permitiendo su entrada en determinadas áreas de acceso restringido; invertir estas medidas para los coches de consumos unitarios elevados: penalizaciones fiscales y restricciones de acceso más severas - Centros de control del tráfico (CCT) - Creación de empresas municipales de aparcamientos públicos
Sector de la edificación
Programa de incentivos a la instalación de tecnologías renovables en el ámbito doméstico particular y comunitario
Promover el certificado energético andaluz en los edificios de nueva construcción
Promover la adquisición de tecnologías no convencionales para la climatización e iluminación en viviendas
Realizar campañas de fomento del uso de las energías renovables en el hogar
Definir planes para aplicar la arquitectura bioclimática a la edificación y la utilización de energías renovables que permitan el aprovechamiento óptimo de las condiciones climáticas andaluzas por los edificios en función del uso al que estarán destinados
Promocionar proyectos piloto en agrupaciones de viviendas que superen los requisitos mínimos de eficiencia energética establecidos por el nuevo Código Técnico de la Edificación
Realizar auditorías energéticas en edificios públicos que determinen la posible implantación de tecnologías renovables acorde a sus necesidades
Promover la adecuación de las viviendas existentes a los requisitos energéticos incluidos en el certificado energético andaluz
Sector de la agricultura, ganadería y pesca
Aplicar criterios de optimización energética al diseño y localización de instalaciones agrarias, acuícolas y pesqueras
Promover el uso en la administración agraria y pesquera (especialmente en los centros de proximidad) de energías renovables y de sistemas de ahorro y eficiencia energética
Fomentar los criterios de eficiencia energética y uso de energías renovables en el sector de la agricultura
Incorporar el criterio de ahorro y eficiencia energética en las ayudas estructurales a la actividad agraria y del sector pesquero y acuícola
Estudiar y, en su caso, impulsar medidas para acortar los circuitos de distribución de los alimentos
Promover el uso de nuevas tecnologías en maquinaria agrícola y embarcaciones pesqueras, mejorando su eficiencia energética a través de la introducción del biodiésel, nuevos aditivos, instalación de equipos de navegación, etc.
Incentivar la modernización del parque de maquinaria de los equipos de riego y de otro equipamiento demandante de energía para incorporar tecnología más eficiente y consumos energéticos menores
Estimular la adopción voluntaria de sistemas de mejora de la calidad ambiental por parte de las industrias agroalimentarias y pesqueras
Fomentar el uso de tecnologías renovables en la ganadería y agricultura ecológica
Fomentar la instalación de energía solar fotovoltaica aislada, especialmente en explotaciones agrícolas

AI.4 NIVEL LOCAL

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008. NIVEL LOCAL
Sector industrial
Medidas correctoras en fábrica de cemento: sustitución y/o mejora de filtros, cubrición del parque de almacenamiento de carbón y coque, reparación y ampliación de la pavimentación de los viales interiores de la fábrica
Sector transporte y movilidad
Mejora de infraestructuras viarias (mejora de carretera comarcal (AL-3108, mejora de carretera comarcal AL-3112, asfaltado de pista entre Fernán Pérez y la carretera AL-5106) y mejora de servicios de transporte

ANEXO II
ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD

AIV ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD

AII.1 REGULACIONES, POLÍTICAS Y PLANES EXISTENTES EN EL ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN, CON POTENCIAL INCIDENCIA EN SU DESARROLLO

En este apartado se identifica tanto normativa como instrumentos de planificación de los que deriven medidas concretas y medidas genéricas o criterios, que pudieran orientar hacia la adopción de medidas correctoras sobre los niveles de concentración de contaminantes. Destacar asimismo que la normativa e instrumentos de planificación analizados pueden tener efectos indirectos sobre los niveles de concentración de partículas en el aire ambiente al contribuir a limitar las emisiones de precursores de la formación de partículas secundarias.

En el caso de la normativa, se incluye tanto normativa vigente como normativa que actualmente no se encuentra en vigor de la que puedan haber derivado medidas correctoras implantadas con posterioridad al 11 de junio de 2008, dando así continuidad a la línea temporal iniciada por los anteriores Planes de Calidad del Aire.

Por lo que respecta a normativa comunitaria, se incluye tan solo aquella que no precise de transposición al ordenamiento jurídico nacional o aquella que aún no haya sido traspuesta. La normativa comunitaria traspuesta no se incorpora como tal, sino que se incluye la correspondiente legislación nacional.

AII.1.1 Nivel internacional

A continuación, se recoge la normativa comunitaria con posible incidencia sobre la mejora de la calidad del aire:

- Directivas europeas para la reducción de emisiones de turismos y vehículos ligeros para el transporte de mercancías:
 - Reglamento (CE) nº715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. Y modificaciones posteriores.
 - Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 715/2007 y (CE) nº 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE.
 - Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de abril de 2019 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº.443/2009 y (UE) nº.510/2011. Modificado por Reglamento Delegado (UE) 2021/1961 de la Comisión de 5 de agosto de 2021 y por Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023.

- Directivas europeas para la reducción de emisiones de vehículos pesados:
 - Reglamento 595/2009, de 18/06/2009, Relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE. Modificado por Reglamento (UE) 2018/858.
 - Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión. Modificado por Reglamento (UE) 2022/1379 de la Comisión, de 5 de julio de 2022.
- Directivas europeas para la reducción de emisiones de motocicletas y ciclomotores:
 - Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. Modificado por Reglamento (UE) 2019/129 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de enero de 2019.
- Directivas europeas sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en máquinas móviles no de carretera:
 - Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n° 1024/2012 y (UE) n° 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE.
 - Reglamento Delegado (UE) 2107/655 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2016, por el que se complementa el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la vigilancia de las emisiones de gases contaminantes procedentes de motores de combustión interna instalados en las máquinas móviles no de carretera.
- Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes:
- Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos:
 - Reglamento Delegado (UE) 2021/1444 de la Comisión de 17 de junio de 2021 que completa la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a las normas aplicables a los puntos de recarga para autobuses eléctricos.
- Otros instrumentos en materia de movilidad sostenible:
 - Estrategia Europea a favor de la movilidad de bajas emisiones.
 - Libro blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad.
 - El nuevo libro blanco “Transporte 2050” de la Comisión Europea y la movilidad urbana.

- Decisiones de ejecución de la Comisión por las que se establecen las conclusiones sobre las mejores tecnologías disponibles (MTD) en cada uno de los sectores industriales.
- Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables.
- Normativa sobre eficiencia energética:
 - Directiva (UE) 2018/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética.
 - Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, por la que se modifican las Directivas 2009/125/CE y 2010/30/UE, y por la que se derogan las Directivas 2004/8/CE y 2006/32/CE.
 - Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE.
 - Directiva (UE) 2018/844 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2010/31/UE relativa a la eficiencia energética de los edificios y la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética.
 - Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables.
- Reglamentos de ecodiseño para equipos de combustión en el sector residencial, comercial e institucional derivados de la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre por la que se insta un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía:
 - Reglamento (UE) 813/2013 de la Comisión, de 2 de agosto de 2013, por el que se desarrolla la Directiva 2009/125/CE respecto de los requisitos de diseño ecológico aplicables a los aparatos de calefacción y a los calefactores combinados.
 - Reglamento (UE) 814/2013 de la Comisión, de 2 de agosto de 2013, por el que se aplica la Directiva 2009/125/CE en lo relativo a los requisitos de diseño ecológico para calentadores de agua y depósitos de agua caliente.
 - Reglamento (UE) 2015/1185 de la Comisión, de 24 de abril de 2015, por el que se aplica la Directiva 2009/125/CE en lo relativo a los requisitos de diseño ecológico aplicables a los aparatos de calefacción local de combustible sólido.
 - Reglamento (UE) 2015/1188 de la Comisión, de 28 de abril de 2015, por el que se aplica la Directiva 2009/125/CE en lo relativo a los requisitos de diseño ecológico aplicables a los aparatos de calefacción local.
 - Reglamento (UE) 2015/1189 de la Comisión, de 28 de abril de 2015, por el que se desarrolla la Directiva 2009/125/CE en relación con los requisitos de diseño ecológico aplicables a las calderas de combustible sólido.
- Pacto Verde Europeo.

- Cambio Climático:
 - Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.
 - Paquete de medidas sobre clima y energía hasta 2020.
 - Marco sobre clima y energía para 2030.
 - Estrategia a largo plazo para 2050.
 - Estrategia Europea de Adaptación al Cambio Climático.
- Otras estrategias en materia de medio ambiente:
 - Agenda 2030.
 - Marco Europeo de Referencia para la Ciudad Sostenible.
 - Plan de Acción 2021 de la UE en la Producción Ecológica.
 - Estrategia para la producción ecológica 2018-2020.

All.1.2 Nivel nacional

La normativa, tanto la actualmente en vigor como aquella actualmente derogada pero que haya podido contribuir a la implantación de medidas correctoras en el pasado, y las Estrategias, Guías y Planes analizados a nivel nacional y con posible incidencia sobre la mejora de la calidad del aire han sido las siguientes:

- Normativa de limitación de emisiones de actividades industriales:
 - 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.
 - Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.
 - Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico.
 - Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, por el que se establecen nuevas normas sobre la limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan ciertas condiciones para el control de las emisiones a la atmósfera de las refinerías de petróleo.
 - Real Decreto 1800/1995, de 3 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 646/1991, de 22 de abril, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan las condiciones para el control de los límites de emisión de SO₂ en la actividad de refinado de petróleo.
 - Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades.

- Normativa de limitación de emisiones en otras actividades:
 - Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.
 - Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos.
 - Real Decreto 1042/2017, de 22 de diciembre, sobre la limitación de las emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión medianas y por el que se actualiza el anexo IV de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
 - Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles resultantes del almacenamiento y distribución de gasolinas desde las terminales a las estaciones de servicio.
 - Real Decreto 1437/2002, de 27 de diciembre, por el que se adecuan las cisternas de gasolina al Real Decreto 2102/1996 sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles.
 - Real Decreto 227/2006, de 24 de febrero, por el que se complementa el régimen jurídico sobre la limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles en determinadas pinturas y barnices y en productos de renovación del acabado de vehículos.
 - Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (RITE).
 - Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes.
 - Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006 en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.
 - Real Decreto 1008/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.
- Normativa y planificación en materia de movilidad:
 - Real Decreto 266/2021, de 13 de abril, por el que se aprueba la concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla para la ejecución de programas de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (MOVES III) en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo.
 - Estrategia Española de Movilidad Sostenible.
 - Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital.
 - Plan de Líneas de Actuación para el Transporte en Autobús 2010-2014.
 - Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020.
 - Estrategia de Impulso del Vehículo con Energías Alternativas en España 2014-2020.
 - Plan Director de Lucha Contra el Cambio Climático de Renfe y ADIF.
 - Estrategia Logística de España.

- Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética 2014-2020 de ADIF.
- Plan de Inversiones de accesibilidad portuaria 2017-2021.
- Normativa sobre combustibles alternativos:
 - Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para combustibles alternativos.
 - Real Decreto 205/2021, de 30 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los biocarburantes, y se regulan los objetivos de venta o consumo de biocarburantes para los años 2021 y 2022.
- Normativa y planificación en materia de edificios:
 - Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, por el que se regulan los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
 - Real Decreto 178/2021, de 23 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios.
 - Real Decreto 736/2020, de 4 de agosto, por el que se regula la contabilización de consumos individuales en instalaciones térmicas de edificios.
 - Real Decreto 732/2019, de 20 de diciembre, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, que incluye en su Anexo I la modificación del Documento Básico DB-HE "Ahorro de energía" revisado anteriormente por Orden FOM/588/2017.
 - Orden FOM/588/2017, de 15 de junio, por la que se modifican el Documento Básico DB-HE "Ahorro de energía" y el Documento Básico DB-HS "Salubridad", del Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo.

Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.

 - Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024.
 - Programa Estatal de Vivienda 2018-2021.
 - Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España. 2020.
 - Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España. 2014.
 - Agenda Urbana Española 2019.
- Planes y programas en materia de calidad del aire:
 - Plan Aire 2013-2016.
 - Plan Aire 2017-2019 (Plan Aire 2).
 - Plan Marco de Acción a corto plazo en caso de episodios de alta contaminación.

- Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA).
- Directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).
- Real Decreto 10527/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones
- Normativa y planificación en materia de cambio climático, eficiencia energética y energías renovables:
 - Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
 - Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC).
 - Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030.
 - Marco Estratégico de Energía y Clima 2030.
 - Plan de Energías Renovables 2011-2020.
 - Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2017-2020.
 - Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.
 - Programa nacional de eficiencia para pyme y gran empresa 2019-2020.
 - Plan de Acción de Energías Renovables de España (PANER) 2011-2020.
 - Estrategia España 2050.
 - Hoja de ruta de los sectores difusos a 2020.
 - Información sobre acciones en el sector del uso de la tierra, cambio de uso de la tierra y silvicultura en España.
 - Informe sobre los avances conseguidos en la ejecución de las acciones del sector del uso de la tierra, del cambio de uso de la tierra y de la silvicultura de España.
 - Plan nacional de adaptación al cambio climático.
 - Tercer programa de trabajo del Plan nacional de adaptación al cambio climático.
 - Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se aprueba la Declaración del Gobierno ante la Emergencia Climática y Ambiental.
- Normativa de evaluación de impacto ambiental:
 - Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Normativa de prevención ambiental en actividades extractivas:
 - Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras.
- Otros instrumentos de planificación ambiental:
 - Planes de Impulso al Medio Ambiente (PIMA).

- Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030.
- Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local.
- Plan de Acción de Educación Ambiental para la Sostenibilidad 2021-2025.
- Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos 2016-2022.
- Programa Estatal de Prevención de Residuos 2014-2020.
- Plan de Contabilidad Forestal Nacional.
- Estrategia para el apoyo a la producción ecológica.
- Estrategias y planes del tráfico marítimo, ferroviario y aéreo:
 - Estrategia de Sostenibilidad de Puertos del Estado
 - Plan de Acción Climática 2021-2030 en aeropuertos. AENA
 - Plan Estratégico 2022-2026 en aeropuertos. AENA.

All.1.3 Nivel autonómico

A nivel de la Comunidad Autónoma de Andalucía, no se dispone de normativa que hayan podido contribuir a la implantación de medidas correctoras tras el 11 de julio de 2008, pero sí de Estrategias, Planes y Programas y cuya implantación haya podido dar lugar a la implantación de medidas correctoras para mejora de la calidad del aire en lo relativo a NO₂ y PM₁₀ son:

- Estrategia Andaluza de la Calidad del Aire.
- Estrategia Industrial de Andalucía 2020.
- Estrategia Energética de Andalucía 2030.
- Estrategia Energética de Andalucía 2020 y el Plan de Acción de la Estrategia 2018-2020.
- Estrategia Minera Andalucía 2020.
- Directrices Energéticas de Andalucía, Horizonte 2030.
- Plan Andaluz de Acción por el Clima 2021-2030.
- Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012. Programa de mitigación.
- Plan de Medio Ambiente de Andalucía. Horizonte 2017.
- Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030.
- Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación 2020, (PAIDI 2020).
- Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones.
- Plan de Infraestructuras del transporte y la Movilidad de Andalucía.

- Resolución de 7 de julio de 2021, de la Agencia Andaluza de la Energía, por la que se convocan para el periodo 2021-2023 los incentivos de mejora energética del transporte en Andalucía acogidos al Real Decreto 266/2021, de 13 de abril.
- Plan Andaluz de la Bicicleta.
- Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020).
- Agenda Urbana de Andalucía.
- Plan Plurianual de Actuación de la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA) 2016-2020.
- Resolución de 10 de mayo de 2021, de la Agencia Andaluza de la Energía, por la que se incorpora crédito a las convocatorias de las líneas de incentivos de Construcción Sostenible y Pyme Sostenible y se declara la apertura para la presentación de solicitudes de las convocatorias de las líneas de incentivos de Construcción Sostenible y Pyme Sostenible para actuaciones en los objetivos específicos y campos de intervención vinculados a las partidas presupuestarias que se citan.
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
- Programa de rehabilitación energética de edificios (PREE) en Andalucía.
- Programa de Incentivos para el Desarrollo Energético Sostenible de Andalucía, 2017-2020, Andalucía es más”.
- Programa de impulso a la construcción sostenible en Andalucía.
- Programa de Incentivos para el Desarrollo Energético Sostenible de Andalucía, 2009-2015, “Andalucía A+”.
- Plan de Mejora y mantenimiento del Parque Público Residencial titularidad de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Plan Vive en Andalucía, de vivienda, rehabilitación y regeneración urbana de Andalucía 2020-2030 y modificación (Decreto 91/2020).
- Programa de incentivos para actuaciones de rehabilitación energética para edificios existentes anteriores a 2007 ubicados en municipios de reto demográfico (Programa PREE 5000) acogidos al Real Decreto 691/2021, de 3 de agosto, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- Programa de incentivos para la implantación de instalaciones de energías renovables térmicas.
- Programa de incentivos para energías renovables en autoconsumo, almacenamiento y para térmicas en sector residencial.
- Programa nacional de eficiencia para pyme y gran empresa 2019-2020 que comprende incentivos para actuaciones de eficiencia energética en empresas que tengan la consideración de pyme o de gran empresa.
- Plan Integral de Residuos de Andalucía hacia una Economía Circular, Horizonte 2030 (PIRAEC 2030).
- Estrategia Andaluza de Bioeconomía Circular.
- Programa de Desarrollo Rural de Andalucía 2014-2020.
- Plan Estratégico para mejorar la competitividad del Sector agrícola, ganadero, pesquero, agroindustrial y del desarrollo rural de Andalucía, 2020-2022.

- Plan Estratégico para la Agroindustria de Andalucía, Horizonte 2020.
- Programa de ayudas para actuaciones de eficiencia energética en explotaciones agropecuarias.
- Plan Director del Olivar.
- Plan Andaluz de Salud.

All.1.4 Nivel local

A nivel local, los planes y políticas analizados y con posible incidencia en la mejora de la calidad del aire de la zona sometida a estudio, ha sido el siguiente:

- Decreto 231/2013, de 3 de diciembre, *por el que se aprueban planes de mejora de la calidad del aire en determinadas zonas de Andalucía (Zona Industrial de Carboneras)*
- Plan de Transporte metropolitano del Área de Almería. 2022

Algunos documentos a tener en cuenta a nivel local:

- Innovación del Plan General de Ordenación Urbana de Níjar. 2022
- II Plan de Desarrollo Sostenible del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar y su área de influencia socioeconómica. 2021
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Níjar, 2021
- Plan de Acción Local de Níjar, 2022.
- Plan Local de Salud de Níjar, 2023-2026.
- Plan de Optimización Energética de Carboneras. 2014
- Plan de Optimización Energética de Níjar. 2009
- Ordenanza General de Tráfico, Transporte, Circulación y Ocupación de espacios públicos del Ayuntamiento de Carboneras. 2012
- Agenda 21 provincial de Almería. Diputación de Almería. Febrero 2009
- Diagnóstico Ambiental de Carboneras. Diagnóstico social. 2004

AII.2 MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA EXISTENTES DE 2008 A 2021

Se presentan a continuación las medidas derivadas de normativa y las incluidas en aquellas Guías, Estrategias y Planes identificados anteriormente y que entraron en vigor después del 11 de junio 2008, fecha de entrada en vigor de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa y límite.

Debido a la influencia directa de las medidas sobre el área de estudio, en concreto sobre la Zona Industrial de

Carboneras, las medidas se analizarán desde nivel local a nivel internacional.

AII.2.1 Nivel local

Las medidas definidas directamente para la Zona Industrial de Carboneras serán más específicas, orientadas a combatir los problemas realmente detectados en la calidad del aire del área de estudio y, por tanto, las de mayor efectividad esperada. Las medidas más relevantes se citan a continuación:

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES TRAS EL 11 DE JUNIO DEL AÑO 2008. NIVEL LOCAL
Sector actividad portuaria y tráfico marítimo
Instrucciones operativas para la manipulación de graneles sólidos en el Puerto de Carboneras

AII.2.2 Nivel autonómico

A continuación, se muestran las principales medidas recogidos en los planes autonómicos

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES TRAS EL 11 DE JUNIO DEL AÑO 2008. NIVEL AUTONÓMICO
Sector Industrial
Impulsar la aprobación de planes locales de calidad del aire y revisión de autorizaciones ambientales
Desarrollo de directrices para la elaboración de protocolos de actuación en episodios de contaminación en el sector industrial
Vigilancia de las emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales
Estudios de modelización de emisiones de industrias
Seguimiento de la aplicación de medidas correctoras derivadas de la Autorización Ambiental Integrada (AAI)
Medidas correctoras en actividades extractivas próximas a núcleos de población
Medidas para la reducción de emisiones en las industrias que manejan sólidos pulverulentos
Establecer criterios de control para las emisiones difusas de partículas
Incluir como criterio en la concesión de ayudas y subvenciones para actividades e instalaciones industriales, la reducción de GEI, en especial de gases diferentes al CO ₂ .
Estudiar la planificación de rutas para reducir al máximo el tiempo empleado en el transporte de productos industriales
Favorecer la instalación de plantas productoras de pellet de biomasa así como de calderas y de sistemas de distribución de pellet en pequeñas poblaciones.
Minimizar en lo posible los impactos que en el Medio Ambiente provocan las emisiones de contaminantes generados por la producción industrial en Andalucía, ya sea dicha reducción consecuencia de acciones preventivas o de acciones de control y correctivas
Reducir las emisiones al Medio Ambiente que realizan las empresas industriales andaluzas
Incrementar el número de empresas industriales andaluzas que superan los estándares exigidos por la legislación ambiental
Incrementar el número de empresas industriales que tienen implantados sistemas de gestión ambiental y poseen distintivos de calidad ambiental
Integración ambiental y puesta en valor del patrimonio minero:
- Apoyo a proyectos que impliquen incorporación de medidas de eficiencia y ahorro energético minero y su sector transformador, así como la implantación de energías renovables
- Rehabilitación minera

<p>Mejora de la gestión energética en las empresas: medidas de ahorro y eficiencia energética y uso de renovables:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomento y verificación de la certificación energética de industrias conforme al Decreto 169/2011 - Incentivos para procesos o soluciones inteligentes para la gestión energéticas - Incentivos a servicios avanzados para las empresas - Seguimiento del desarrollo del sector energético en Andalucía - Incentivos para actuaciones de eficiencia energética e implantación de energías renovables en sectores productivos
<p>Biomasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incentivos a proyectos de producción y/o logística de la biomasa y biocombustibles - Optimización de la gestión de recogida y suministro de biomasa agrícola y forestal - Lanzamiento de centros de preparación y comercialización de biomasa forestal para fines energéticos mediante iniciativas de colaboración público-privada
<p>Impulso de infraestructuras energéticas para el aprovechamiento de los recursos autóctonos</p>
<p>Medidas de mejora energética en áreas de logística</p>
<p>Definir la hoja de ruta para el desarrollo de la economía del hidrógeno en Andalucía</p>
<p>Sector Tráfico Rodado</p>
<p>Reducir el volumen de tráfico en las ciudades:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regulación de criterios y procedimientos para contratos y obligaciones de servicio público - Incentivos para fomento del transporte públicos - Mejora de la cobertura de líneas de bus urbano y bus de cercanías - Red de microbuses - Fomento del transporte público: Metro, Tranvías y Cercanías - Fomento del teletrabajo - Restricción de uso del vehículo privados - Creación de bolsas de aparcamientos encaminadas a la disminución de tráfico - Aparcamientos regulados en zonas saturadas de tráfico - Evaluación de la viabilidad del establecimiento de carriles BUS-VAO, ejecución y operación de los mismos - Fomento del uso compartido del vehículo privado - Aprobación y desarrollo de Planes de Transporte Metropolitano - Promover un modelo de planificación urbanística que mezcle usos y funciones en la ciudad y fomente la proximidad para reducir los desplazamientos - Promover la intermodalidad y el transporte combinado, mediante una red nodal de intercambiadores que permitan la conexión eficiente entre diversas modalidades de transporte, priorizando el público frente al privado motorizado, y construyendo aparcamientos en las inmediaciones de los principales nodos de transporte y acceso a las zonas urbanas - Incentivar a las empresas privadas para que contribuyan a resolver las demandas de movilidad que generan, especialmente en polígonos industriales y centros de actividad y en empresas relevantes - Integrar las diferentes planificaciones y estrategias de movilidad y transporte tanto de áreas urbanas como industriales, desarrollando actuaciones sinérgicas que reduzcan sus efectos nocivos y el riesgo ambiental para poblaciones y medio natural - Planificar el transporte en todas las aglomeraciones urbanas andaluzas con criterios de intermodalidad y sostenibilidad
<p>Reducir las emisiones unitarias de los vehículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomentar la utilización de biocarburantes en el transporte colectivo de carácter público o privado - Fomentar la utilización de la energía eléctrica en la movilidad, así como combustibles alternativos, biocombustibles e hidrógeno - Promover el uso de biocarburantes en los autobuses de transporte escolar - Programa para la promoción de biocarburantes - Zonas de velocidad limitada - Regulación de la velocidad en las áreas metropolitanas y entornos de las ciudades (coronas de velocidad) - Regulación y control de la velocidad a nivel nacional por vías no asfaltadas - Supervisar las condiciones ambientales en las concesiones de los servicios de transporte por carretera - Regulación de calles de 20, 30 y 50 km/h - Introducción del ecopase en zonas con alta densidad de tráfico (zonas sensibles) - Empleo de vehículos menos contaminantes, según clasificación de la DGT, en flotas para servicios públicos - Seguimiento de la aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de turismos y vehículos ligeros y a la homologación de vehículos pesados - Incentivos a la renovación del parque automovilístico - Realización de campañas de control del cumplimiento de la normativa de inspección técnica de vehículos - Control de parámetros adicionales relacionados con la contaminación atmosférica en la ITV - Limpieza de las vías de circulación para limitar la resuspensión de polvo por efecto del tráfico - Renovación de la flota de transporte público a vehículos más eficientes energéticamente y con menos emisiones

- Fomento del uso de ciclomotores eléctricos
- Sistema de alquiler de vehículos eléctricos según etiquetado DGT
- Creación de una red de estaciones de servicio de combustibles alternativos poco contaminantes
- Creación de una infraestructura pública de recarga de vehículos
- Mapa de localización de puntos de recarga de vehículos eléctricos y combustibles alternativos
- Hoja de ruta para el despegue del uso de combustibles alternativos vehiculares en Andalucía
- Incentivo para infraestructuras para la descarbonización del transporte
- Sustitución de las flotas públicas de la Agencia de Medio Ambiente y Agua por soluciones eficientes y que utilicen vehículos alternativos
- Fortalecer el transporte público como modo de desplazamiento mayoritario frente a otros modos mejorando su eficiencia comercial y ambiental
- Favorecer el uso de vehículos híbridos y eléctricos con medidas de concienciación e incentivos (reducción de tasas, reducción de costes de estacionamiento, acceso selectivo/ alternativo a núcleos urbanos con altos niveles de polución, etc.)
- Rutas de autobús interurbano
- Fomento y refuerzo del transporte ferroviario de cercanía (tren, metro, tranvía)
- Red eficiente de transporte compartido
- Accesibilidad universal en todos los puntos de acceso a las áreas de intermodalidad e intercambiadores, así como en los recorridos de trasbordos
- Acceso a los medios de transporte de las bicicletas, patinetes y otros vehículos de movilidad unipersonal
- Coordinación de horarios y tiempos entre los distintos modos de transporte
- Impulso de la movilidad eléctrica compartida
- Limitación del acceso y la velocidad de los vehículos, en las inmediaciones de la zona escolar
- Facilitar al alumnado formación ciclista para la circulación segura en condiciones de tráfico
- Crear aparcamientos seguros para bicicletas y patinetes en los centros

Impulso a los modos no motorizados de movilidad:

- Potenciar los Consorcios Metropolitanos de Transporte a fin de racionalizar y mejorar los servicios de transporte público incrementando su participación en el reparto modal frente al vehículo privado y promoviendo la movilidad sostenible
- Impulsar el transporte ferroviario y el incremento de su participación en el reparto modal, tanto en el transporte de mercancías como en el de viajeros
- Actuaciones en infraestructuras para el fomento del uso de la bicicleta a través de una red ciclista segura y eficiente
- Promover la inclusión de un capítulo específico sobre circulación en bicicleta en el Reglamento General de Circulación
- Fomento del uso de la bicicleta a escala urbana y metropolitana
- Desarrollo de una red autonómica de vías ciclistas
- Fomento de los desplazamientos a pie estableciendo itinerarios seguros
- Fomento de la movilidad de cercanía, como concepto de partida para aglomeraciones urbanas y conjuntos de municipios que mantengan una relación física o funcional estrecha, favoreciendo especialmente la conectividad entre los núcleos adyacentes entre sí
- Peatonalización de calles en el centro del municipio
- Construcción de vías ciclistas previstas en el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020
- Construcción de intercambiadores de transporte en Andalucía
- Promover una ciudad libre de tráfico a motor y con prioridad para el peatón, mediante el establecimiento de limitaciones de acceso a los vehículos motorizados privados en vías congestionadas de la red urbana y a centros urbanos y preservando zonas urbanas para el uso exclusivo de los peatones
- Fomentar los desplazamientos a pie, haciendo los itinerarios más agradables y seguros, reduciendo o eliminando el tráfico rodado y dotando a los trayectos de suficiente vegetación, sombra y lugares de descanso; priorizar las rutas escolares y las que unen zonas residenciales con centros neurálgicos
- Potenciar el uso de la bicicleta mediante campañas de fomento y participación ciudadana, así como actuaciones esenciales de mejora logística para su uso en la red de transporte urbano e interurbano, tanto ferroviario como por carretera, integrando las redes de carriles bici
- Establecer servicios de lanzadera que conecten centros de trabajo y enseñanza con intercambiadores de transporte público
- Favorecer convenios entre entidades vecinales en áreas residenciales alejadas de los centros urbanos y empresas de transporte de viajeros, creando líneas de autobuses residenciales, que contribuyan a reducir el número de desplazamientos en vehículo privado
- Impulsar políticas para el uso sostenible del vehículo privado: alquileres de vehículo y uso compartido (car sharing y car pooling)
- Promover medidas económicas que incentiven la utilización del transporte público. Adecuar el sistema de tarificación del transporte público para incentivar su uso frente a modos menos sostenibles

Mejorar infraestructuras viarias:

- Línea 3 del Metro de Sevilla, Línea 2 del Metro de Málaga hasta el hospital civil, ampliaciones del Metro de Granada, Tranvía de Jaén, conexión de Alcalá de Guadaíra con la Línea 1 del Metro de Sevilla
- Propuesta de Red de Áreas Logísticas de Interés Autonómico de Andalucía
- Mejora de la eficiencia energética y ambiental del sistema logístico
- Mejora de la accesibilidad, la seguridad y la conservación de la red de carreteras de Andalucía
- Elaboración de un Plan de mejora de caminos
- Revisión de las ubicaciones de estaciones e intercambiadores modales
- Sentidos únicos de circulación en las vías más congestionadas
- Empleo de la señalización electrónica: velocidad variable y regulación semafórica. Reducir el límite de velocidad en vías y circunvalaciones para gestionar el tráfico en función de parámetros de congestión, medioambientales y de conducción eficiente
- Fomento del uso conjunto de betún espumoso y asfalto en la pavimentación de calles y aceras
- Implantación en las estaciones de ITV de Andalucía de instalaciones de autoconsumo y puntos de carga de vehículo eléctrico
- Medidas de Ahorro Energético en Estaciones de Autobuses y líneas de Metro
- Desarrollar una red de servicios ligados a la electromovilidad, con zonas de carga bien distribuida tanto en las zonas urbanas como en la red de carreteras
- Promocionar una red de talleres de mantenimiento especializados para las flotas de transporte bajo criterios de sostenibilidad
- Promover la electrificación del ferrocarril y potenciar la red de transporte ferroviario (de media y larga distancia) en el espacio interurbano, favoreciendo su conexión con el medio rural
- Promocionar caminos escolares seguros
- Creación de bolsas de aparcamiento disuasorio en conexión con otros medios de transporte (colectivo o no motorizado)
- Infraestructuras seguras para aparcamiento de bicicletas
- Reordenación cuando proceda de las líneas de transporte público (metro, autobús, tranvía). Mejora de las frecuencias
- Promoción de carriles-bus
- Implantación de sistemas públicos de préstamo de bicicletas, patinetes y otros vehículos unipersonales de movilidad
- Planificación e instalación de aparcamientos disuasorios, en los que se podrán reservar plazas para los usuarios del transporte público

Reducción de emisiones por transporte de mercancías:

- Favorecer la reducción del desplazamiento en el transporte de mercancías
- Potenciar la regulación de actividades de carga/descarga de mercancías
- Coordinación de la implementación de la Directiva 2010/40 con la gestión de la calidad del aire, en particular el uso de los sistemas de transporte inteligentes
- Incentivos para la adquisición o transformación de vehículos energéticamente eficientes destinados a servicios y mercancías
- Potenciar el transporte de mercancías ferroviario y marítimo frente al de carretera mediante la modernización e integración de sus infraestructuras
- Creación de micro-centrales (micro-hubs) logísticas + sistema de última milla sostenible
- Creación de puntos de recogida local
- Mayor y mejor dotación de áreas de carga y descarga de cara a evitar los estacionamientos en doble fila y reducir la congestión
- Regulación horaria: permitiendo el reparto sólo en horas valle, evita causar mayor congestión viaria y acelerar los repartos

Fomentar las buenas prácticas ambientales:

- Fomento de la elaboración de planes de movilidad urbana
- Fomento de la elaboración de planes de movilidad en empresas
- Programa Regeneración del Espacio Público Urbano

Actuaciones y zonas de protección:

- Establecimiento del concepto de episodio de contaminación y del marco normativo para la adopción de medidas específicas
- Proponer la creación de Zonas de Bajas Emisiones

Sector Tráfico Marítimo**Disminución de las emisiones derivadas de las operaciones de maniobra y atraque de barcos en el puerto:**

- Control del cumplimiento de normativa internacional medioambiental por los buques. Normativa MARPOL
- Limitar el contenido máximo de azufre en combustible para uso marítimo
- Suministro eléctrico a barcos atracados en puertos

<p>Reducción de las emisiones en las actividades desarrolladas en los puertos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecimiento de medidas técnicas a aplicar en las actividades de logística de materiales - Elaboración de movilidad y de uso de maquinaria <p>Apoyar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y la incorporación de los puertos andaluces en la creación de autopistas del mar</p>
<p>Sector Tráfico Aéreo</p>
<p>Reducción de emisiones del transporte de apoyo en tierra y movilidad de los pasajeros:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de requisitos de control de las emisiones de los vehículos GSE y programa de sustitución progresiva de vehículos GSE - Instalación de puntos de recarga eléctricos y de suministro de combustibles alternativos para vehículos y equipos de servicio en plataforma
<p>Disminución de emisiones en aeropuertos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de un programa de control y vigilancia de la calidad del aire de aeropuertos - Medidas preventivas durante la ejecución de las obras de ampliación del campo de vuelos
<p>Reducción de las emisiones de las aeronaves:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promoción de un Acuerdo Voluntario para la reducción de las emisiones de aeronaves - Aplicación de biocombustibles para el tráfico aéreo
<p>Sector RC&I</p>
<p>Los biocombustibles sólidos que se comercialicen para ser empleados como combustible en calderas de uso no industrial, deberán identificar su clase de calidad y las especificaciones, según lo establecido en las normas UNE-EN-ISO 17225, en función de la tipología del biocombustible sólido y para el caso de huesos de aceituna y cáscaras de frutos, deberán cumplir las especificaciones establecidas en las normas UNE-164003 y UNE-164004, respectivamente</p>
<p>Caracterización del parque público residencial de Andalucía</p>
<p>Mejora y mantenimiento del parque público de viviendas. Acciones para garantizar el nivel de habitabilidad y seguridad, mejora del estado de conservación, mejora de actualización de prestaciones y equipos del edificio, y mantenimiento.</p>
<p>Fomentar la rehabilitación del parque residencial existente en Andalucía, estableciendo las medidas necesarias para promover la accesibilidad universal en los edificios de viviendas, la eficiencia energética, y la rehabilitación en su conjunto de edificios obsoletos</p>
<p>Incentivar obras de adecuación para la reducción de la demanda de energía e instalaciones energéticamente eficientes en los edificios e infraestructuras de las ciudades (soluciones para aislamiento, ventanas, protección solar, soluciones bioclimáticas, ...). Rehabilitación energética innovadora baja en carbono.</p>
<p>Procesos o soluciones inteligentes para la evaluación y la gestión energética de los edificios y las ciudades (contabilización y seguimiento del consumo de energía, mejora energética mediante TIC...)</p>
<p>Mejora de la eficiencia energética de la envolvente térmica</p>
<p>Mejora de la eficiencia energética y uso de energías renovables. Sustitución de energía convencional por energía solar térmica, geotérmica o biomasa (en instalaciones térmicas)</p>
<p>Mejora de la eficiencia energética y uso de energías renovables. Mejora de la eficiencia energética de los subsistemas de distribución, regulación, control y emisión de las instalaciones térmicas</p>
<p>Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones de iluminación</p>
<p>Análisis, seguimiento y evolución de los datos del Registro de Certificados Energéticos Andaluces</p>
<p>Certificación energética de viviendas pertenecientes al parque público residencial de la Junta de Andalucía</p>
<p>Fomento del autoconsumo eléctrico en el sector residencial comercial e institucional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Análisis de viabilidad del autoconsumo y elaboración de una guía de tramitación - Línea de incentivos para instalaciones de autoconsumo
<p>Configuración de barrios y municipios inteligentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de la Estrategia Andalucía Smart: aspectos energéticos - Identificación y priorización e impulso de actuaciones smart para su implantación en Andalucía - Línea de incentivos a proyectos de energía inteligente en barrios y municipios
<p>Promoción de la mejora del ahorro y la eficiencia energética en edificios e instalaciones de la administración pública:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de edificios escolares de alta eficiencia energética - Proyecto piloto de instalación de ventilación natural como mejora de la sostenibilidad y la eficiencia energéticas-Inclusión de criterios de ahorro y eficiencia energética en Contrato Programa de centros del Sistema Sanitario Público de Andalucía - Implantación de herramientas TIC para el uso eficiente de la energía

<ul style="list-style-type: none"> - Promoción de actuaciones energéticas a través de Empresas de Servicios Energéticos - Mejoras de eficiencia energética en la instalación de iluminación exterior de las instalaciones deportivas de la Cartuja (Sevilla) - Medidas de mejora energética en instalaciones deportivas - Análisis y actualización de la certificación de la eficiencia energética de edificios administrativos de la Junta de Andalucía - Implantación del certificado de eficiencia energética en edificios de la Junta de Andalucía - Certificación de la eficiencia energética de las Sedes Judiciales - Implantación de instalaciones para el aprovechamiento de recursos renovables en edificios e instalaciones de la Junta de Andalucía orientadas al autoconsumo - Rehabilitación energética y propuestas de intervención energética en edificios administrativos de la Junta de Andalucía, y otros edificios públicos, con especial atención a aquellos que presten servicio directo al ciudadano - Impulso del fomento de la eficiencia energética en las sedes municipales - Proyecto piloto a escala limitada, de edificio de cero emisiones y energía positiva
Cálculo de índices energéticos unitarios en sector público
Promover la calefacción y el calentamiento de agua sanitaria a partir de energía solar térmica y biomasa en los edificios
Favorecer la instalación de plantas productoras de pellet de biomasa así como de calderas y de sistemas de distribución de pellet en pequeñas poblaciones
<p>En las viviendas futuras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promocionar la arquitectura bioclimática e introducir tecnologías, materiales y diseños constructivos que mejoren la calificación energética en los inmuebles - Dotar a las nuevas viviendas de protección oficial de la mejor calificación energética posible - Cuidar y promover la vegetación circundante a los edificios como forma de regulación térmica - Implantar progresivamente la cogeneración de alta eficiencia y los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración eficientes
<p>Establecer parámetros que permitan evaluar las emisiones de dióxido de carbono en la construcción y en el uso de las viviendas y concienciar a los agentes intervinientes en el proceso edificatorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incluir en la normativa de diseño y calidad de las viviendas en Andalucía criterios de ahorro y eficiencia energética con el fin de establecer parámetros de ahorro de CO2 en el diseño, construcción y funcionamiento de los edificios - Promover la reducción de emisiones de GEI en el sector de la vivienda disminuyendo el consumo energético, favoreciendo la recogida selectiva de residuos y con medidas “pasivas” para movilidad, como aparcamientos para bicicletas en edificios
Implantación de proyectos piloto de redes de energía térmica con recursos renovables en Andalucía
Sector Agricultura, Ganadería y Pesca
<p>Reducir las emisiones asociadas a la quema intencionada de biomasa al aire libre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Medidas de apoyo a técnicas alternativas a la quema al aire libre - Restringir la quema de residuos agroforestales y promover el uso de alternativas
Favorecer la aplicación de la normativa de limitación de emisiones en maquinaria no de carretera
<p>Reducir las emisiones de NH₃ derivadas de la agricultura y la ganadería mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomento de buenas prácticas agrícolas - Implantación de las medidas previstas para el sector ganadero en el Protocolo de Gotemburgo
Incentivos para el ahorro y eficiencia energética y el aprovechamiento de energías renovables en el sector agrícola y agroindustrial
Desarrollo de la Estrategia Andaluza para la eficiencia ambiental de las actividades pesqueras, Puertos Sostenibles 2016-2020. Aspectos energéticos
Mejora energética en los puertos andaluces
Desarrollo de estrategias de eficiencia energética en el sector pesquero, acuícola, puertos e industrias de transformación y comercialización de los productos de la pesca
Implantación de una tecnología innovadora para el análisis de la calidad de la biomasa
Fomentar los sistemas agrarios de mínimos insumos y su autoabastecimiento energético, en particular a través de la valorización de sus propios residuos y subproductos
Aplicar criterios de optimización energética al diseño y localización de instalaciones agrarias, acuícolas y pesqueras, en especial invernaderos y establecimientos ganaderos
Incorporar el criterio de ahorro y eficiencia energética en las ayudas estructurales a la actividad agraria y del sector pesquero y acuícola

Realizar estudios energéticos en el sector agrario, pesquero y acuícola y la industria auxiliar que permitan conocer el balance energético del ciclo de vida de los productos agropecuarios producidos y comercializados en Andalucía a fin de detectar el potencial ahorro energético y las actuaciones que lo propicien
Adaptar y completar el Código de Buenas Prácticas Agrarias y las elaboraciones relativas a buenas prácticas aplicadas a cultivos en concreto, así como los manuales de buenas prácticas en la ganadería, la acuicultura y la pesca
Valorizar los subproductos obtenidos de las industrias del olivar e incentivar medidas para la reutilización y/o comercialización de los mismos
Establecer medidas preventivas y correctoras de determinados aspectos negativos como la erosión: construcción de obras de corrección de escorrentía, corrección de cárcavas, empleo de cubiertas vegetales, uso de compost de alpeorajo, etc.
Desarrollar y transferir conocimientos sobre los sistemas de agricultura de conservación: control de la erosión mediante el uso de cubiertas vegetales, utilización de compost de alpeorajo, integración de ganadería, mantenimiento de setos, etc.
Impulsar el desarrollo de nuevos productos y aplicaciones basados en productos y en los subproductos del olivar
Sector Salud
Conocer el impacto de los diferentes escenarios del cambio climático en la salud de la población andaluza y especialmente en la población vulnerable
Promover las estrategias de acción ante los efectos para la salud del cambio climático
Aumentar y fomentar actividades medioambientalmente sostenibles y saludables en el ámbito local
Fomentar el uso del transporte público, así como los desplazamientos a pie y en bicicleta para mejorar la salud individual y colectiva
Establecer estrategias de respuesta ante los riesgos emergentes de origen ambiental y de la cadena alimentaria
Conocer la exposición de la población andaluza a factores ambientales emergentes
Diseñar una estrategia de comunicación sobre riesgos emergentes que aborde especialmente aquellos que en cada momento sean objeto de preocupación social
Desarrollar una estrategia de protección frente a riesgos ambientales de entornos específicos
Sector Construcción y Demolición
Reducir las emisiones de polvo en las distintas fases de una obra:
- Impulsar la aprobación y aplicación de una ordenanza municipal tipo de gestión ambiental en obras de construcción y demolición
- Vigilancia Ambiental en obras de infraestructuras
Sector Prevención
Proponer medidas para la reducción de la incidencia sobre los niveles de inmisión de PM ₁₀ de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas
Sector Residuos
Elaboración de un inventario de residuos agrícolas en base a su estacionalidad de producción, heterogeneidad y posibles usos y georreferenciarlos en el territorio autonómico
Mejorar la disponibilidad de la biomasa y las prácticas sostenibles en los sectores generadores de recursos biomásicos asociados a la bioeconomía
Identificar y fomentar las mejores técnicas de recogida o aprovisionamiento, almacenamiento, pretratamiento y aprovechamiento de los recursos biomásicos atendiendo a criterios de eficacia, eficiencia y rentabilidad para la cadena de valor de los bioproductos o bioenergía
Inventario de los demandantes de este recurso biomásico en el que se les caracterice y se les referencie en el territorio
Mejora de la gestión de los residuos agrícolas
Desarrollo /incremento de los mercados y el consumo de bioproductos y bioenergía en Andalucía
Fomento de la innovación en bioeconomía y economía circular agroalimentaria. Impulsar la innovación para buscar nuevas fórmulas de aprovechamiento de los residuos en la industria agroalimentaria, apostando por la economía circular, que supone evolucionar hacia un nuevo sistema de producción basado en la reutilización o reciclaje de los residuos, lo que redundará en una mejora de la competitividad de las industrias

Sector Sensibilización
<p>Mejorar la información y sensibilización en materia de Calidad del Aire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definir y aplicar un plan de comunicación y acercamiento a los medios - Definir y aplicar una estrategia de comunicación y concienciación sobre salud respiratoria
<p>Mejora de la formación en materia de Calidad del Aire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenciar los cursos de formación orientados a la mejora de la calidad del aire - Promover la inclusión de la Calidad del Aire en la formación académica - Fomento de la conducción eficientemente - Incorporación de los aspectos relacionados con la calidad del aire en los programas de formación y evaluación de los conductores - Impulsar el desarrollo de campañas de divulgación y sensibilización ciudadana sobre movilidad respetuosa con la calidad del aire - Fomentar la difusión de nuevas tecnologías en el sector de la maquinaria agrícola - Favorecer la puesta a disposición de los consumidores información relativa a las emisiones de NO₂ y partículas de los turismos nuevos - Apoyar la realización de campañas de divulgación y sensibilización en los sectores de la construcción y el transporte de mercancías
<p>Aumento de la participación pública, empresarial e institucional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proponer actividades de participación e incentivo a la responsabilidad compartida - Impulsar la integración de la protección de la atmósfera en políticas sectoriales - Proporcionar información de calidad del aire a nivel autonómico, al público en general y para los titulares de instalaciones - Impulso de la cultura energética
Congreso Internacional sobre Cambio Climático
Incentivos para la divulgación y difusión de la movilidad
<p>Formación en el ámbito escolar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ecoauditorías energéticas de los centros de la Red Andaluza de Ecoescuelas - TERRAL. Programa de educación ambiental frente al cambio climático - Campaña de comunicación y sensibilización sobre el cambio climático para un público objetivo infantil y juvenil. Ecohéroes
<p>Formación en el ámbito de la administración:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Campaña de divulgación y difusión de la Certificación Energética en la Administración Local - Sensibilización en el uso adecuado de la energía entre los trabajadores del Sistema Sanitario Público de Andalucía
<p>Formación en energía:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomento de la transferencia del conocimiento, difusión y sensibilización del uso de la energía en la vivienda pública - Formación sobre ahorro y eficiencia energética y aprovechamiento de energías renovables a la ciudadanía - Formación profesional y energía
<p>Formación y educación en movilidad sostenible:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Crear un marco formativo especializado en la logística del transporte y la movilidad sostenible que permita la profesionalización de este sector, aprovechando su potencial futuro y las ventajas que ofrecen las nuevas TIC - Introducir en los distintos marcos educativos programas de educación vial, enfocándolos hacia el necesario cambio de actitudes en el uso de medios de transporte sostenibles, a través de la toma de conciencia de las repercusiones socioambientales que produce el actual modelo
Sector Gestión
Proporcionar información de calidad del aire a nivel autonómico, al público en general y para los titulares de instalaciones.
Regulación de las metodologías de cálculo de emisiones para PRTR y desarrollo de la disposición final segunda del Real Decreto 100/2011
Regulación de las comunicaciones de información en materia de emisiones por parte de entidades distintas de las instalaciones
Elaboración de un modelo de emisiones para su empleo en sistemas matemáticos de modelización de la calidad del aire
Implementación de la plataforma tecnológica para el funcionamiento del SEIVP
Mejora y optimización del Sistema de Aseguramiento de la Calidad Ambiental
Desarrollo de una metodología para descontar la contribución del aerosol marino

Mejora del control de las emisiones de productos
Seguimiento y actualización de la normativa de emisiones
Monitorización de los consumos de combustibles en centros del Sistema Sanitario Público de Andalucía
Implantación de un sistema de gestión de la energía según ISO 50001 en centros del Sistema Sanitario Público de Andalucía
Inventario energético de edificios públicos de la Junta de Andalucía con calefacción y/o sistema de refrigeración
Programa de seguimiento de instalaciones en edificios de la Junta de Andalucía
Sector I+D+i
Creación de un portal dedicado al impulso de I+D+i en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera
Incentivos a la innovación energética y transferencia de resultados
Sector Fiscalidad
Apoyar la revisión de los impuestos de circulación de vehículos menos contaminantes

AII.2.3 Nivel estatal

Dado el volumen de normativa e instrumentos de planificación a nivel estatal, se considera esclarecedor enmarcar el contexto actual.

A nivel estatal es la Ley **7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética** el instrumento normativo que asegura el cumplimiento, por parte de España, de los objetivos del Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 2 de febrero de 2017; facilitar la descarbonización de la economía española, su transición a un modelo circular, de modo que se garantice el uso racional y solidario de los recursos; y promover la adaptación a los impactos del cambio climático y la implantación de un modelo de desarrollo sostenible que genere empleo decente y contribuya a la reducción de las desigualdades.

Es en el Artículo 3 de la citada **Ley 7/2021 dónde se marcan los objetivos de reducción de emisiones** de gases de efecto invernadero, energías renovables y eficiencia energética a alcanzar por España, así como la senda temporal de los mismos. Estos objetivos son:

1. Se establecen los siguientes objetivos mínimos nacionales para el año 2030 al objeto de dar cumplimiento a los compromisos internacionalmente asumidos y sin perjuicio de las competencias autonómicas:

a) Reducir en el año 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23 % respecto del año 1990.

b) Alcanzar en el año 2030 una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un 42 %.

c) Alcanzar en el año 2030 un sistema eléctrico con, al menos, un 74 % de generación a partir de energías de origen renovables.

d) Mejorar la eficiencia energética disminuyendo el consumo de energía primaria en, al menos, un 39,5 %, con respecto a la línea de base conforme a normativa comunitaria.

2. Antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible, España deberá alcanzar la neutralidad climática, con el objeto de dar cumplimiento a los compromisos internacionalmente asumidos, y sin perjuicio de las competencias autonómicas, y el sistema eléctrico deberá estar basado, exclusivamente, en fuentes de generación de origen renovable.

Indicar que la revisión de los objetivos anteriores solo podrá contemplar una actualización al alza de las sendas vigentes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero e incremento de las absorciones por los sumideros.

Por otra parte, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) es la herramienta de planificación estratégica nacional que integra la política de energía y clima, y refleja la contribución de España a la consecución de los objetivos establecidos en el seno de la Unión Europea en materia de energía y clima, de conformidad con lo establecido en la normativa de la Unión Europea.

Adicionalmente, el Gobierno aprobará una Estrategia de Descarbonización a 2050 que establecerá una senda de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y de incremento de las absorciones por los sumideros del conjunto de la economía española hasta 2050, necesaria para cumplir con los objetivos señalados en el artículo 3 y de conformidad con lo exigido por la normativa de la Unión Europea. La Estrategia de Descarbonización a 2050 será revisable cada cinco años e incluirá, al menos, un objetivo intermedio de mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero indicativo en 2040.

Los párrafos anteriores describen el contexto general el cual se perfila con otros instrumentos de planificación complementarios que afectan a sectores concretos.

A continuación, se presenta el resumen de medidas identificadas a nivel nacional:

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES TRAS EL 11 DE JUNIO DEL AÑO 2008. NIVEL ESTATAL
Medidas derivadas de normativa
Catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera
Limitación de emisiones de actividades industriales
Normativa de prevención y control integrados de la contaminación
Normativa de evaluación de impacto ambiental de proyectos
Normativa en materia de cambio climático y transición energética
Normativa de especificaciones de combustibles
Normativa de limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles
Normativa en materia de edificios. Código Técnico de la Edificación y Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios
Normativa de prevención ambiental en actividades extractivas
Sector Industrial
Servicios gratuitos de asesoría para ayudar a constituir nuevas empresas verdes:
<ul style="list-style-type: none"> - Apoyo en la tramitación de constitución como empresa/autónomo verde y asesoramiento específico para proyectos a punto de lanzarse al mercado - Servicio de mentorías destinadas a nuevas empresas verdes, más de 460 horas, con contenidos especializados y adaptados a las necesidades de cada empresa
Calidad del Aire:
<ul style="list-style-type: none"> - Seguimiento de las actuaciones en áreas o zonas industrializadas con problemas de calidad del aire
Emisiones:
<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de directrices para la elaboración de protocolos de actuación en episodios de contaminación en el sector industrial

<p>Actualización de la normativa en materia de emisiones a la atmósfera:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marco para el desarrollo de las energías renovables térmicas - Acuerdos voluntarios para implantar mejoras en la tecnología y sistemas de gestión de procesos industriales - Transposición de la Directiva 2010/75/UE, sobre emisiones industriales - Plan Nacional Transitorio para las Grandes Instalaciones de Combustión - Actualización y desarrollo de valores límite de emisión aplicables a instalaciones industriales que no estén bajo el ámbito de aplicación de la Ley 16/2002, de 1 de julio - Incorporación a la normativa nacional de las medidas acordadas en la revisión del Protocolo de Gotemburgo, perteneciente al Convenio de 1979 sobre contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia - Reducción de las emisiones de COV del sector industrial - Reducción de las emisiones de partículas en el sector industrial
<p>Medidas recomendadas para los casos de superaciones de umbrales de información y alerta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilizar sistemas reforzados de control de la contaminación. - Reducir las emisiones atmosféricas, incluso mediante la reducción de la actividad. - Aplazar ciertas operaciones que emitan COV: trabajos de mantenimiento, desgasificación de una instalación, carga o descarga de productos que emitan COV en ausencia de un dispositivo de recuperación de vapores, pintura de carreteras y calles, aplicación de detergentes e insecticidas a escala urbana, etc. - Actuar sobre o incluso parar ciertas operaciones que emitan PM, NO₂, SO₂ y COV. - Posponer la puesta en marcha de instalaciones que en dicho proceso emitan elevadas tasas de emisión de los tres contaminantes o de uno de ellos. Es preciso tener en cuenta que, en función de la actividad, la parada o puesta en marcha de la instalación puede generar emisiones mucho más contaminantes que el mantenimiento de la actividad. - Reducir la generación de polvo en las actividades y emplazamientos emisores y utilizar medidas preventivas y compensatorias de dicha emisión (riego, etc.). - Reducir el uso de generadores eléctricos. - Aplicar planes de reducción de emisiones en instalaciones sometidas a Autorización Ambiental Integrada: Se activarán las medidas contempladas en los planes de reducción de emisiones en estas instalaciones previamente redactados para los casos en que se superen los niveles o umbrales de alerta. - Aplicar planes de reducción de emisiones en otras instalaciones o empresas: las empresas cuya actividad lleve asociada emisiones de PM, COV, NO₂ o SO₂ activarán las medidas recogidas en un Plan de reducción de emisiones de contaminantes o de sus precursores (de PM secundario y O₃) para episodios de alta contaminación previamente aprobadas por la Administración competente. - Favorecer el teletrabajo o la entrada y salida progresiva de entornos laborales del territorio afectado por el episodio. - Reducción del flujo y volumen de tráfico a y desde el sector industrial, de las operaciones en obras de construcción, de la producción industrial y de la generación eléctrica, entre otras. - Restringir el uso de combustibles sólidos.
<p>Gases fluorados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reducción de emisiones de gases fluorados - Reemplazar los gases fluorados por otras sustancias; Reducción de emisiones de gases fluorados.
<p>Eficiencia energética y energías renovables:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promover medidas de mejora de la eficiencia energética en edificios industriales - Renovación de generadores de frío industrial
<p>Otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de las Mejores Técnicas Disponibles - Análisis del potencial de contaminación de las pequeñas y medianas instalaciones de combustión con potencia térmica nominal entre 500 kW y 50 MW - Integración de las autorizaciones ambientales para las actividades industriales
<p>Sector Transportes, Tráfico y Movilidad</p>
<p>Normativa y Reducción de emisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Clasificación de vehículos según su potencial contaminador e incorporación de los límites de emisión de las normas EURO a la información asociada a la matrícula de los vehículos - Modificación de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial - Desarrollo del Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas en el Transporte derivado de la Directiva 2014/94/UE - Programa de ayudas FEDER 2021-2030 (DUS- Ayuntamientos) para el Desarrollo de Planes de Movilidad Urbana Sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad - Desarrollo de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público, con dotación presupuestaria - Impuesto que grava en función del nivel de emisiones de CO₂ - Integrar la movilidad sostenible en la ordenación del territorio, en la planificación urbanística y en los nuevos desarrollos urbanos, y en la medida de lo posible en las áreas rurales, implementando los mecanismos de coordinación y de cooperación administrativa necesarios, especialmente en los ámbitos urbanos y su entorno

<ul style="list-style-type: none"> - Modificación del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998): adopción de la normativa para equiparar las masas y dimensiones de los camiones nacionales a la existente en los países de nuestro entorno. Un aumento de la masa máxima autorizada a 44 toneladas y de la altura a 4,5m posibilitará un aumento de la carga media de dichos vehículos de un 10% a partir de 2021, con la consiguiente reducción del número de vehículos por kilómetro y menor consumo para una misma masa transportada - Uso de biocombustibles avanzados en el transporte - Identificar la categoría de los vehículos para que los ayuntamientos puedan desarrollar políticas medioambientales - Incluir la conducción eficiente en el programa para obtener el permiso de conducir - Vincular la planificación urbanística con la oferta de transporte público y no motorizado
<p>Mejora de la información a conductores sobre calidad del aire y movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creación del marco normativo estatal para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones - Incorporación de los aspectos relacionados con la calidad del aire en los programas de formación y evaluación de conductores - Campañas de información sobre conducción y calidad del aire - Puesta a disposición de los consumidores de información relativa a las emisiones de NO_x y partículas de los turismos nuevos
<p>Desplazamientos motorizados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluación de la viabilidad del establecimiento de carriles BUS-VAO - Acondicionamiento de los carriles BUS-VAO y operación de los mismos - Regulación de la velocidad y de los flujos de tráfico en las zonas urbanas y metropolitanas: <ul style="list-style-type: none"> Coordinación de la implementación de la Directiva 2010/40 con la gestión de la calidad del aire, en particular el uso de los sistemas de transporte inteligente Regulación de la velocidad en las áreas metropolitanas y entornos de las ciudades (coronas de velocidad) Establecimiento de calles 20, 30 y 50 Empleo de la señalización electrónica: velocidad variable y regulación semafórica - Incentivos a renovación del parque automovilístico - Identificación de vehículos de alto potencial contaminador - Renovación del parque de vehículos ligeros por otros más eficientes y de energías alternativas - Conducción eficiente en el transporte por carretera - Favorecer la penetración del vehículo eléctrico. Programa de ayudas: MOVES (Línea habilitada con carácter indefinido PGE) y Programa de ayudas Movilidad MINCOTUR y MOVES III - Renovación de parque automovilístico (Programa de ayudas Movilidad MINCOTUR)
<p>Mejora del transporte público:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomento de criterios de eficiencia medioambiental en contratos derivados de Obligaciones de Servicio Público - Mejora de las redes de servicios ferroviarios - Mejora de redes y flotas de autobuses - Fomento de taxis con tecnologías menos contaminantes - Accesibilidad del transporte público en vías periurbanas - Mejorar la eficiencia ambiental del transporte regular de viajeros por carretera - Financiar la sustitución de los vehículos pesados de Empresas (de menos de 3.000 empleados).
<p>Transporte colectivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomento transporte colectivo de los empleados - Tránsito modal del vehículo privado a modos de transporte colectivo en el transporte de pasajeros - Acuerdos Voluntarios para la Gestión de Flotas - Desarrollar una red intermodal
<p>Medios de transporte no motorizados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inclusión en el Reglamento General de Circulación de un capítulo específico sobre circulación en bicicletas - Elaboración de un plan estratégico estatal de la bicicleta - Tránsito modal del vehículo privado a la bicicleta en el transporte de pasajeros - Fomentar los modos de transporte no motorizados, creando zonas prioritarias de acceso y aparcamiento y dándoles relevancia en la movilidad urbana e incrementando las oportunidades para el peatón y la bicicleta como modos de transporte alternativo que permitan desplazar a los vehículos a un segundo plano - Impulsar los carriles bici y los itinerarios peatonales como modos no motorizados que fomentan la sostenibilidad de las ciudades. - Acondicionar los espacios públicos mediante el establecimiento de áreas de coexistencia e itinerarios de preferencia a los modos no motorizados y eliminando las barreras al tráfico no motorizado - Redes ciclistas - Redes peatonales - Potenciar el urbanismo de proximidad

Mejoras Infraestructuras:

- Fomento de instalaciones para combustibles alternativos en el transporte terrestre
- Implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos
- Implantación de puntos de recarga de combustibles alternativos
- Dotar las periferias urbanas de aparcamientos disuasorios
- Planificación de infraestructuras con enfoque intermodal, que potencien el modo más eficaz en cada corredor
- Conversión de carriles convencionales a carriles bus y/o carriles bici
- Fomento de la intermodalidad del transporte. Construcción, adaptación o mejora de apartaderos y terminales intermodales ferrocarril-carretera, y sus conexiones terrestres.

Vehículos pesados:

- Renovación de las flotas de transporte por carretera, vehículos comerciales y pesados
- Implantación de sistemas eficientes de gestión de flotas de transporte por carretera
- Cursos de conducción eficiente para conductores de vehículos profesionales

Medidas recomendadas para superaciones de umbrales de información y alerta:

- Adecuar la frecuencia del transporte público a la demanda esperada, actualizándola de manera continua por la demanda resultante. Las medidas se adaptarán, proporcionarán y graduarán para tener en cuenta la naturaleza, duración, intensidad y alcance geográfico del episodio de contaminación.
- Campaña de promoción del uso de los vehículos de movilidad personal, de caminar y uso de la bicicleta u otros medios de transporte limpio.
- Restricciones temporales de tráfico en ejes viarios concretos dentro de la zona de aplicación del Plan. Se prohibirá el tráfico en ejes viarios que se estimen oportunos.
- Prohibición o restricción de la circulación a los vehículos más contaminantes en el interior de las zonas de aplicación del Plan.
- Restricción de aparcamiento para no residentes con vehículos contaminantes en zonas de aplicación del Plan.
- Regulación de la ventana horaria de las zonas de carga/descarga de mercancías en zonas de aplicación del Plan.
- Prohibición de la carga/descarga salvo que se realice con vehículos de bajas emisiones.
- Reducción de la velocidad en el perímetro e interior de zonas de aplicación del Plan. Se reducirán los límites de velocidad en función del tipo de vía (zonas 120/100/90 a 90, 80, 70 o 60, zonas 50 a 30), afectando a vías que formen parte del perímetro e interior de las en zonas de aplicación del Plan.
- Flexibilidad de horarios, fomento del teletrabajo, comercio electrónico, administración electrónica y planes de movilidad en empresas y polígonos industriales/empresariales con el fin de reducir los desplazamientos en horas punta.
- Planes de movilidad en centros educativos, comerciales y de ocio
- Limitación de vehículos pesados en tránsito en determinadas zonas geográficas, o incluso desvío de los mismos, redirigiéndolos a rutas alternativas cuando existan, evitando al mismo tiempo un aumento significativo de la duración del trayecto.

Otras medidas:

- Ajustar los sistemas de transporte a las necesidades y demandas de zonas rurales periféricas, con baja densidad de población o territorios insulares
- Establecer la senda de introducción de biocombustibles en el transporte a 2020
- Implantación de Planes de transporte sostenible al centro de trabajo
- Establecimiento del concepto de episodio de contaminación y del marco normativo para la adopción de medidas específicas
- Realización de campañas de control del cumplimiento de la normativa de inspección técnica de vehículos
- Control de parámetros adicionales relacionados con la contaminación atmosférica en la ITV
- Normalización de una tecnología para el empleo de sensores remotos en la medición de las emisiones de los vehículos
- Regulación y control de la velocidad a nivel nacional por vías no asfaltadas
- Impulso a la constitución de consorcios privados para la presentación de proyectos cofinanciados por el programa CEF Transporte
- Establecer requisitos de eficiencia energética y contaminantes en los pliegos de concesiones
- Optimizar las infraestructuras existentes

Transporte Marítimo. Puertos**Actuaciones económicas:**

- Reducciones a la Tasa de Mercancía que entre o salga del puerto por transporte ferroviario

Actuaciones sobre infraestructuras:

- Mejora de accesos viarios
- Desarrollo de nuevos accesos ferroviarios y dotación de infraestructura ferroviaria en puertos con cargo al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria creado por la ley 18/2014. Dentro de esta iniciativa se incluyen actuaciones de mejora en las redes ferroviarias de uso común fuera del puerto
- Almería:
 - Conexión viaria y control en el Puerto de Carboneras
- Bahía de Algeciras:
 - Ampliación del muelle de Galera
 - Mejora de accesos con carril exclusivo de acceso a las instalaciones portuarias de La Línea
 - Mejora del ramal de acceso ferroviario al puerto de Algeciras
 - Refuerzo de señalización exterior indicativa dirección Puerto
 - Contribución a las actuaciones de mejora en la línea Algeciras-Bobadilla
- Cádiz:
 - Nuevo edificio para traslado PIF
 - Dragado dársena Cádiz
- Huelva:
 - Habilitación de ejes ferroviarios
 - Huelva-Extremadura Apartaderos para trenes de 750 m en la línea Huelva-Sevilla
 - Terminal ferroviaria en el interior del territorio
- Málaga:
 - Nuevas dependencias de la Guardia Civil
 - Implantación del sistema de control de acceso a muelles 2ª fase
 - Reparación y desmantelamiento parcial del Espigón de la Térmica en la Playa de la Misericordia
 - Proyecto constructivo de pasos a nivel del acceso ferroviario al Puerto
- Motril:
 - Glorieta de conexión con carretera del puerto
 - Duplicación calzada acceso Este al puerto
 - Traslado de ejercicios anteriores de la partida de control de tráfico de SASEMAR
 - Traslado actuaciones de ejercicios anteriores
- Sevilla:
 - Acceso directo al puerto (enlace de La Salud). Incluye expropiaciones
 - Terminal ferroviaria en el interior del territorio
 - Adaptación puente móvil de Delicias a nuevos requerimientos

Estudios científicos del Guadalquivir

Actuaciones operativas:

- Mejora de las pautas que rigen los 17 convenios de conexión firmados entre Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias y ADIF a efectos de mejorar los procedimientos de adjudicación de capacidad y de circulación.

Fomento del uso de combustibles alternativos en el transporte marítimo:

- Control del uso de combustibles ligeros en las proximidades de los puertos
- Estímulo económico a la oferta: revisar el marco normativo que regula los peajes por el uso de la red gasística española, con el fin de introducir modificaciones en la aplicación de dichos peajes que permitan hacer más competitivos los servicios de suministro de Gas Natural Licuado como combustible
- Estímulo económico a la demanda: bonificación de un 50% en la Tasa del Buque a aquellos barcos que utilicen como combustible GNL para su propulsión, así como para los buques que durante su estancia en puerto utilicen GNL o electricidad suministrada desde el muelle para alimentar sus servicios auxiliares
- Desarrollo tecnológico: realización de diversos proyectos pilotos, en distintos puertos, destinados a desarrollar y evaluar soluciones tecnológicas ligadas a la distribución y uso de GNL, o de sistemas de onshore-power-supply en el entorno portuario
- Estandarización tecnología: garantizar la compatibilidad y seguridad de los sistemas de suministro. Para ello se definirán estándares en aspectos como la caracterización de escenarios de riesgo, el diseño de infraestructuras y equipos de suministro, los procedimientos operativos de suministro, y la homologación de equipos
- Impulso del uso de la electricidad para su uso por los buques atracados en los puertos
- Impulso de energías alternativas y renovables en puertos

<p>Establecimiento de medidas técnicas y operativas en la manipulación y almacenamiento de mercancía sólida y líquida movida a granel en puertos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bonificaciones económicas: Incentivar un mejor desempeño medioambiental entre los operadores portuarios, mediante la firma de los convenios de buenas prácticas medioambientales contemplados en el artículo 245.1 del RDL 2/2011 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado - Concesiones, autorizaciones y licencias: Los títulos habilitantes para la ocupación del dominio público y el desarrollo de la actividad de manipulación y almacenamiento de graneles sólidos y líquidos deberán tener en cuenta los esquemas y medios de operación propuestos, de modo que se adapten al tipo y volumen de mercancía movida, con el fin de lograr rendimientos operativos competitivos y compatibles con un adecuado desempeño medioambiental
<p>Reducción de las emisiones de buques en el ámbito portuario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Control del cumplimiento de la normativa internacional medioambiental por los buques - Control del uso de combustibles ligeros en las proximidades de los puertos - Fomento de instalaciones para combustibles alternativos en el transporte marítimo
<p>Reducción de las emisiones en las actividades con graneles:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Barreras y muros móviles para evitar el paso de camiones por zonas con mercancía y restos de las mismas, para la contención de la mercancía y protección de arquetas - Toldado de camiones. Apantallamiento de la mercancía mediante toldos - Optimización de las cucharas. Mejorar la hermeticidad y apantallamiento de las cucharas - Rampas anti derrames. Rampa metálica entre costado de buque y cantil del muelle que recoja posibles derrames - Cazos de alto volteo. Reducir los derrames en carga de camión con pala - Pantallas corta vientos para reducir la velocidad del viento y atenuar la turbulencia (arrastre de partículas) - Carenado y apantallamiento de equipos para aislar la mercancía del exterior - Optimización de cintas (controlar el centrado del material, limpiar el retorno, mantener hermético el encauzador y limitar la velocidad de caída en el punto de carga) - Cono concentrador. Concentración de la mercancía y eliminación del aire por agitación - Mangas y tolvas telescópicas para reducir la acción del viento y la mezcla entre mercancía y aire canalizando el penacho de mercancías - Tolvas telescópicas de cascada para canalizar el penacho de mercancía frenando su caída. Aspersión y pulverización de agua para aumentar la cohesión de partículas y evitar la suspensión - Aspersión de agua con aditivos selladores. Aglomeración de partículas mediante aditivos para evitar la suspensión una vez evaporada el agua - Lavarruedas. Limpieza de ruedas y bajos de camiones a la salida de terminales - Aspiración para la captura de la masa de aire cargada de polvo mediante una corriente de aire que es filtrada - Atomización y nebulización de agua. Generar una bruma densa de pequeñas gotas de agua que capturan las partículas en suspensión, las aglomeran y las hacen precipitar
<p>Medidas recomendadas para superaciones de umbrales de información y alerta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las autoridades Portuarias velarán por la incorporación de las medidas oportunas en el ámbito de sus competencias. Entre otras: - Conectar eléctricamente, cuando sea técnicamente viable, los buques de navegación marítima y fluvial a los muelles como alternativa a la generación de electricidad a bordo por parte de las unidades a bordo, dentro de los límites de las instalaciones disponibles. - Establecer el uso obligatorio de controles antipolvo en operaciones de carga y descarga y riego de acopios de materiales pulverulentos.
<p>Otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de planes de movilidad y de uso de maquinaria - Cambio modal en mercancías de carretera al barco - Favorecer la conectividad de los puertos y la intermodalidad marítimo-ferroviaria - Herramienta de gestión para mejorar la eficiencia energética y la productividad - Reducir el consumo de energía y los costes - Control de las emisiones difusas en puertos - Potenciar el transporte marítimo de corta distancia y el desarrollo de las Autopistas del Mar

Transporte Ferroviario
<p>Redes y servicios ferroviarios para mercancías:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejorar la competitividad optimizando el coste y mejorando la calidad del servicio: <ul style="list-style-type: none"> Mejorar procesos (gestionar rentablemente fases críticas de la cadena de valor) Aumentar la capacidad de transporte Suprimir principales cuellos de botella Reducir tiempos de viaje, mejorar puntualidad e información Desarrollar el transporte ferroportuario Optimizar los servicios de autopistas ferroviarias (intermodalidad puerta a puerta) Rentabilizar conexiones a plataformas logísticas y apartaderos. - Basar la actividad en corredores con ventaja competitiva sobre la carretera. - Integrar la actividad dentro de las cadenas logísticas del transporte internacional. - Fomento de las líneas de ferrocarril para el transporte de mercancías - Red ferroviaria de altas prestaciones - Plataformas logísticas. Potenciar la intermodalidad portuaria, reforzando la accesibilidad ferroviaria a los puertos y consolidando la integración del ferrocarril con las plataformas logísticas terrestres - Nuevas terminales ferroviarias de mercancías y sus accesos
<p>Otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Itinerarios ferroviarios preferentes para mercancías - Impulsar las líneas de cercanías en áreas metropolitanas - Optimizar las infraestructuras existentes - Trasvase modal de la carretera al ferrocarril en el transporte de mercancías - Mejora de la eficiencia energética mediante el frenado regenerativo de trenes - Estrategias de ahorro energético en la operación del tráfico ferroviario - Mejora de la eficiencia energética en edificios ferroviarios existentes - Mejora de la eficiencia energética en alumbrado exterior y señalización - Mejora de la eficiencia energética en instalaciones ferroviarias
Transporte Aeropuertos
<p>Reducción de las emisiones generadas por los servicios de apoyo en plataforma:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inclusión de requisitos de control de las emisiones para los vehículos y equipos auxiliares de tierra que operan en plataforma - Inclusión de requisitos relativos al empleo de vehículos y maquinaria menos contaminantes en los pliegos de concursos de agentes de handling - Instalación de puntos de recarga eléctricos y de suministro de combustibles alternativos para vehículos y equipos de servicio en plataforma
<p>Reducción de las emisiones de las aeronaves:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promoción de un acuerdo voluntario para la reducción de las emisiones de aeronaves - Optimización y seguimiento de los movimientos de rodaje de las aeronaves
<p>Reducción de las emisiones de las aeronaves en el Espacio Aéreo español:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejora de la eficiencia de la red de rutas a través de actuaciones en el Espacio Aéreo - Mejora de la eficiencia operativa, que contempla la ejecución de las siguientes medidas: nueva política de directos en ruta, extensión del uso del descenso continuo y mejora de algunos aspectos de la gestión de la aproximación
<p>Otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejora de la evaluación de la influencia en la calidad del aire de la operación de las instalaciones aeroportuarias - Reducción de las emisiones procedentes de la movilidad inducida por las instalaciones aeroportuarias. Planes de movilidad sostenible en aeropuertos - Seguimiento del cumplimiento de requisitos relativos al empleo de vehículos y maquinaria menos contaminantes en los pliegos de concursos de agentes de handling - Suministro de electricidad a 400 Hz a las aeronaves en los aeropuertos. Impulso del uso de la electricidad para aeronaves estacionadas - Mejoras en la eficiencia de los sistemas de iluminación de los aeropuertos - Obtención y renovación de la acreditación de carbono en varios aeropuertos - Utilizar fuentes de energía alternativa y diversificar la producción energética en los aeropuertos - Minimizar los tiempos y recorridos de las aeronaves en el aeropuerto

Sector residencial, comercial e institucional
<p>Medidas ante superaciones de umbrales de información y alerta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regular el empleo de equipos y combustibles con alto impacto en la calidad del aire, actuando de manera proporcional al problema y con el fin último de proteger a la población, particularmente los grupos más vulnerables. - Aplazar los trabajos de mantenimiento o limpieza con herramientas no eléctricas o con productos a base de disolventes orgánicos (grandes emisores de COV). - Limitación de las operaciones que generen contaminación elevada en las obras públicas y privadas (carga y descargas de material pulverulento, raspado del pavimento, demoliciones, excavaciones, uso de maquinaria pesada, grupos electrógenos, etc.). Se promoverá la aplicación de baldeos para evitar resuspensión.
<p>Uso de la energía en edificios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Gobierno promoverá y facilitará el uso eficiente de la energía, la gestión de la demanda y el uso de energía procedente de fuentes renovables en el ámbito de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan a las Comunidades Autónomas, con especial referencia a los edificios habitados por personas en situaciones de vulnerabilidad - Aumentar las exigencias mínimas en eficiencia energética de las instalaciones térmicas y de climatización e incorporación de energías renovables en edificios y viviendas - Facilitar la aprobación de proyectos de rehabilitación energética de edificios y regeneración urbana - Certificación Energética de Edificios Nuevos y Existentes (Real Decreto 235/2013, de 5 de abril, aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios y viviendas, y su mejora)
<p>Eficiencia energética y energías renovables:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cambio de calderas individuales convencionales a condensación - Reparto de costes de calefacción con válvulas termostáticas - Cambio de ventanas - Placas solares térmicas para ACS y climatización de piscinas - Instalaciones solares fotovoltaicas para ACS, climatización de piscinas cubiertas, calefacción y refrigeración - Biomasa en calefacción, refrigeración y ACS - Geotermia en climatización en reformas importantes - Plan Renove de mobiliario de conservación y congelación - Renovación de generadores de frío terciario - Programas de ayudas para instalaciones en edificios o redes de calor - Renovación del equipamiento residencial
<p>Regulación de las instalaciones térmicas del sector residencial, comercial e institucional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regulación de las instalaciones térmicas que utilizan combustibles líquido o gas - Regulación de las instalaciones térmicas que utilizan combustibles sólidos - Regulación de la biomasa a emplear como combustible en las calderas del sector residencial, comercial e institucional
<p>Nuevos edificios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los nuevos edificios construidos así como las modificaciones de edificios existentes, deben ser de consumo de energía casi nulo (modificación del CTE) - Los materiales de construcción utilizados tanto en la construcción como en la rehabilitación de edificios deberán tener la menor huella de carbono posible a fin de disminuir las emisiones totales en el conjunto de la actuación o del edificio
<p>Rehabilitación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las directrices y criterios de rehabilitación energética garantizarán en todo caso el mantenimiento y, cuando proceda, la mejora de las condiciones de accesibilidad y usabilidad de los edificios e instalaciones, fomentándose la posibilidad de aunar ambos tipos de actuaciones rehabilitadoras en programas únicos o, al menos, alineados - El Gobierno fomentará la renovación y rehabilitación de los edificios existentes, tanto públicos como privados (de uso residencial y terciario), para alcanzar la alta eficiencia energética y descarbonización - Incrementar el porcentaje anual de viviendas rehabilitadas desde un enfoque integral que incorpore la mejora de la eficiencia energética, de modo que, en 2050, se rehabilite al año el 2% del parque total - Mejora de la envolvente térmica, instalaciones térmicas y de iluminación, sistemas de climatización, utilización de energías renovables y eficiencia energética - Establecimientos turísticos: <ul style="list-style-type: none"> Estimular la rehabilitación energética de las instalaciones hoteleras Renovación y mejora de los establecimientos turísticos bajo criterios de sostenibilidad y eficiencia energética. - Apoyar financieramente los planes de renovación, modernización y reconversión integral de destinos turísticos maduros

<p>Otras actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reducir las emisiones de partículas finas derivadas de la quema de leña en chimeneas y estufas de las zonas rurales - Consumo sostenible de productos de uso doméstico con disolventes y pinturas - Evaluación el potencial de uso de la cogeneración de alta eficiencia y de los sistemas urbanos de calefacción y refrigeración eficientes - Cambios de conducta en el hogar
<p>Sector Construcción</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Establecimiento de medidas técnicas a aplicar en las actividades de construcción, demolición y obra civil - Reducir los movimientos de tierras e incluir medidas de gestión de los mismos
<p>Sector Agricultura, Ganadería y Pesca</p>
<p>Medidas recomendadas para superaciones de umbrales de información y alerta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilizar procesos de inyección de fertilizantes evitando esparcimiento del mismo que emite altos volúmenes de NH₃, en favor de los sistemas de inyección en suelo - Gestión y almacenamiento adecuados (incluyendo la cobertura inmediata) de estiércoles y purines en granjas para evitar altas tasas de emisión. - Uso de alimentos con bajos contenidos de nitrógeno para el ganado - Eliminar la quema de biomasa agrícola y utilizar otras vías para deshacerse de los restos de podas como triturar la biomasa e incorporarla al suelo. En todo caso ha de prohibirse estrictamente la quema de biomasa agraria en episodios de alta contaminación de PM y O₃ - Aplazar la aplicación de abonos minerales y orgánicos teniendo en cuenta las limitaciones ya previstas en los programas de acción adoptados en virtud de la Directiva 91/676/CEE del Consejo, de 12 de diciembre de 1991, relativa a la protección de las aguas contra la contaminación producida por nitratos utilizados en la agricultura - Evitar el laboreo intensivo que emitan altas tasas de polvo en zonas afectadas por el episodio de contaminación de PM
<p>Cumplimiento normativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomento de buenas prácticas agrícolas (incluida la conducción) y cumplimiento de los objetivos de las Mejores Técnicas Disponibles - Implementación nacional de las medidas previstas para el sector ganadero en el Protocolo de Gotemburgo
<p>Emisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renovación del parque de tractores por otros más eficientes y con menos emisiones - Reducción del uso de los fertilizantes nitrogenados y, por tanto, la reducción de las emisiones, ya sea durante su fabricación o su aplicación al campo - Cálculo de las emisiones de amoníaco para el envío de información a PRTR-ESPAÑA - Fijar el límite del 30% de las necesidades de N en el aporte de forma ureica - Establecimiento de condiciones del uso de urea - Prohibiciones de aplicaciones del purín en abanico y de otros materiales - Sistemas de aplicación que minimicen emisiones - Enterramiento de materiales sólidos orgánicos tras su aplicación - Balance de Nitrógeno de los suelos - Reducción de emisiones por diferentes medidas: gestión de cultivos, pastos, suelos y ganadería, reducción de la fertilización, conservación del carbono de los bosques, gestión forestal y prevención de la deforestación - Reducir las emisiones de amoníaco durante el almacenamiento de estiércoles mediante MTDs que reduzcan, al menos, el 80% de emisiones respecto a la técnica de referencia
<p>Desarrollo de la producción ecológica:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pago para prácticas agrícolas beneficiosas para el clima y el medio ambiente (Gestión de cultivos, mejora de la biodiversidad, captura de carbono).
<p>Eficiencia energética:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejora del ahorro y la eficiencia energética en explotaciones agrarias y en Comunidades de Regantes
<p>Uso de restos de poda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reducir la quema de restos de poda que se incorporarían al suelo/valorización en viñedo y frutales - Reducir la quema de restos de poda en olivar - Recogida de restos de poda en plantaciones de frutos de cáscara para producción de biomasa o trituración y expansión sobre el terreno de dichos restos
<p>Otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecimiento de planes de abonado - Inclusión de objetivos medioambientales en los planes de abonado

Sector Forestal
Iniciativa 4 por mil para el aumento del carbono orgánico del suelo y la seguridad alimentaria. Aumentar el contenido de carbono orgánico de los suelos
Restauración de la cubierta forestal y ampliación de la superficie arbolada: <ul style="list-style-type: none"> - Prevención y restauración tras grandes incendios, conservación de recursos genéticos forestales, conservación del carbono de los bosques - Restauración de la cubierta vegetal y ampliación de la superficie arbolada - Gestión forestal sostenible - Promoción de la gestión forestal sostenible (lucha contra incendios forestales, seguimiento y control de daños en los bosques, fomento del uso de productos forestales (madera, pastos...), conservación y uso sostenible de los recursos genéticos forestales
Sector Residuos
<ul style="list-style-type: none"> - Implementar la Jerarquía de gestión de residuos - Reducir la generación de residuos - Reducción del desperdicio alimentario - Fomentar la recogida y tratamiento de la materia orgánica, la captura de biogás y su uso - Promoción del compostaje doméstico o comunitario - Renovación de la infraestructura para el compostaje - Recogida separada de biorresiduo con destino a biometanización - Cobertura con cubiertas oxidantes - Incremento de la recogida separada de papel en el canal municipal, aceite de cocina doméstico usado y textiles - Reducir el porcentaje máximo de residuos municipales arrojados a vertederos al 10% en 2030 (frente al 53,4% actual), cumpliendo el objetivo común de la UE.216. En 205, la ambición deberá ser superior, logrando que ningún desecho municipal sea depositado en vertederos
Información
Mejora en la gestión de la información de calidad del aire: <ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de un repositorio para el intercambio de información con los gestores de redes e implementación de la Decisión 2011/850/UE - Información al público general de la calidad del aire a nivel nacional - Incorporación de cartografía de calidad del aire al Sistema de Información Urbana - Desarrollo de una aplicación móvil de la calidad del aire en España
Mejora en la información de emisiones a la atmósfera: <ul style="list-style-type: none"> - Regulación de las metodologías de cálculo de emisiones para PRTR y desarrollo de la disposición final segunda del RD 100/2011 - Regulación de las comunicaciones de información en materia de emisiones por parte de entidades distintas de las instalaciones - Elaboración de un modelo de emisiones para su empleo en sistemas matemáticos de modelización de la calidad del aire - Información al público general de la calidad del aire a nivel nacional y mejora del sistema de predicción de calidad del aire
Mejoras en la calidad de las redes de medición y en la evaluación de la calidad del aire: <ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de unas directrices para la ubicación de estaciones de medición de la calidad del aire - Promoción de un sistema de control de calidad (QA/QC), mediante la aplicación de la Guía de Metodología y Control de Garantía y Calidad de mediciones de contaminantes atmosféricos - Calibración de los patrones de transferencia para la medición del ozono troposférico en las redes de control de calidad del aire
Mejora del control de las emisiones a la atmósfera: <ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de directrices para el control de las emisiones a la atmósfera de las instalaciones - Mejora del control de las emisiones de productos y aparatos
Otros: <ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de un protocolo marco de actuación para episodios de alta contaminación - Implementación de un sistema informático para el funcionamiento del SEIVP (sistema español de información, vigilancia y prevención de la contaminación atmosférica) - Evaluar el impacto sobre la salud de la calidad del aire en España

Concienciación
Información y sensibilización en materia de calidad del aire: <ul style="list-style-type: none"> - Actividades de información y sensibilización a favor de la mejora en la calidad del aire - Estrategias de educación para la salud en relación con contaminación atmosférica - Concienciación ciudadana mediante campañas informativas y de sensibilización
Mejora de la formación en materia de calidad del aire: <ul style="list-style-type: none"> - Cursos de formación orientados a la mejora de la calidad del aire - Inclusión de la calidad del aire en la formación académica del ciclo de secundaria
Aumento de la participación pública, empresarial e institucional: <ul style="list-style-type: none"> - Actividades de participación e incentivo a la responsabilidad compartida - Integración de la protección de la atmósfera en políticas sectoriales
Administración
Simplificación administrativa: <ul style="list-style-type: none"> - Evaluación de la simplificación e integración de los regímenes de intervención administrativos - Web de referencia para los titulares de instalaciones con incidencia sobre la calidad ambiental
Medidas ejemplares o demostrativas a aplicar por las administraciones públicas: <ul style="list-style-type: none"> - Incentivo al desarrollo de planes de movilidad y del teletrabajo por las administraciones públicas - Establecimiento de criterios para la adquisición de vehículos ecoeficientes por parte de las administraciones públicas
I+D+i
Fomento e incentivo de la I+D+i para prevenir y reducir la contaminación atmosférica: <ul style="list-style-type: none"> - Incorporación de líneas de fomento de I+D+i en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera - Estudios sobre la contaminación por ozono en España - Estudios sobre la contaminación por partículas en España - Creación de un portal dedicado al impulso de I+D+i en materia de calidad del aire y protección de la atmósfera
Fiscalidad
Creación de un grupo de trabajo para la evaluación de la inclusión de criterios de calidad del aire en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica
Grupo de trabajo para la revisión de la fiscalidad ambiental
Fortalecer progresivamente la fiscalidad ambiental hasta conseguir que refleje la totalidad del coste social del carbono antes de mitad de siglo
Promover una tasa de reducción acelerada de los derechos de emisión que se intercambian en el mercado europeo de emisiones (EU ETS)
Impulsar medidas para que todos los sectores incorporen las externalidades negativas de la emisión de carbono
Establecer medidas compensatorias para mitigar los potenciales efectos regresivos de una mayor fiscalidad ambiental o mayores precios del carbono
Ajustar la fiscalidad del transporte por carretera al uso real del vehículo
Disminuir el impacto medioambiental del transporte aéreo mediante la introducción de la tasa de viajero frecuente o el establecimiento de impuestos sobre los billetes de avión según la cercanía del destino

AI.2.4 Nivel internacional

MEDIDAS DE MEJORA EXISTENTES TRAS EL 11 DE JUNIO DEL AÑO 2008. NIVEL INTERNACIONAL
Medidas derivadas de normativa
Decisiones de ejecución de la Comisión por las que se establecen las conclusiones sobre las mejores tecnologías disponibles para las diferentes industrias
Normativa sobre criterios y objetivos en materia de eficiencia energética y uso de energías renovables
Limitación de la emisión de partículas de turismos, vehículos ligeros y vehículos pesados establecidos en la normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de vehículos
Limitación de emisión de partículas en motores que se instalan en máquinas móviles no de carretera
Normativa sobre ecodiseño de equipos de calefacción