

**Dictamen núm. 8/2018, relativo al anteproyecto de Ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera**

Según lo dispuesto en el artículo 2, núm. 1, letra a, inciso primero, de la Ley 10/2000, de 30 de noviembre, del Consejo Económico y Social de las Illes Balears y el artículo 30 del Decreto 67/2010, de 28 de mayo, por el cual se aprueba el Reglamento que regula la organización y el funcionamiento, el Consejo Económico y Social emite lo siguiente:

## **DICTAMEN**

### **I. Antecedentes**

**Primero.** El día 29 de junio de 2018 se registra de entrada en el Consejo Económico y Social (CES) la solicitud de dictamen de la Consejería de Territorio, Energía y Movilidad, relativa al anteproyecto de Ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.

**Segundo.** El día 4 de julio se anuncia la entrada de la solicitud a los consejeros del CES.

**Tercero.** El expediente tramitado al CES consta de la siguiente documentación:

1. Memoria explicativa del procedimiento seguido para la elaboración del Anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.

2. Escrito del Consejo Insular de Formentera, al que acompaña la propuesta de acuerdo del Pleno del Consejo Insular de día 20 de diciembre de 2017, por el que se pide al Gobierno de las Illes Balears, con carácter urgente, que apruebe medidas que permitan implantar limitaciones de acceso a la isla en las próximas temporadas estivales.
3. Memoria justificativa sobre el inicio de la elaboración de un Anteproyecto de ley de sostenibilidad medioambiental y turística para la isla de Formentera.
4. Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad por la que se acuerda iniciar una consulta pública sobre la aprobación de una ley que regule la sostenibilidad medioambiental y turística de la isla de Formentera.
5. Certificado emitido por el jefe del Servicio de Participación y Voluntariado, de la Dirección general de Participación y Memoria Democrática, de la Consejería de Cultura, Participación y Deportes, relativo al proceso de consulta previa publicado en la página de participación ciudadana.
6. Memoria justificativa de la necesidad y oportunidad de aprobar una ley que regule la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.
7. Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad sobre el inicio de la elaboración del Anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.
8. Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad por la que se somete al trámite de información pública el Anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.
9. Trámite de audiencia a las diferentes consejerías del Gobierno de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, consejos insulares, entidades interesadas y justificantes de su recepción.

10. Publicación al Boletín Oficial de las Illes Balears de la Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad por la que se somete al trámite de información pública el Anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.
11. Memoria de impacto normativo del Anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.
12. Comunicación a la Dirección general de Relaciones con el Parlamento de la Consejería de Presidencia de la resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad sobre la iniciación de la elaboración del Anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.
13. Alegaciones y observaciones formuladas al texto del Anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.
14. Certificado emitido por el jefe del Servicio de Participación y Voluntariado, de la Dirección general de Participación y Memoria Democrática, de la Consejería de Cultura, Participación y Deportes, relativo al trámite de información pública.
15. Nueva memoria de impacto normativo del Anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.
16. Estudio económico y de cargas administrativas del Anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.
17. Certificado emitido por la secretaria del Consejo Balear de Transportes Terrestres, en virtud del cual se hace constar que se informó a este órgano sobre el Anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.
18. Solicitud de informe de impacto de género al Instituto Balear de la Mujer.
19. Tramitación del informe de impacto de género.

20. Borrador definitivo del Anteproyecto de Ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera.

21. Solicitud de dictamen al Consejo Económico y Social.

**Cuarto.** De acuerdo con el procedimiento aplicable, la Comisión de Trabajo de Economía, Desarrollo Regional y Medio ambiente elabora una propuesta de dictamen que es elevada a la Comisión Permanente. Este órgano, aprueba finalmente el dictamen el día 27 de julio de 2018.

## II. Contenido del Anteproyecto de Ley

El anteproyecto de Ley tramitado por dictamen consta de una parte expositiva, una parte dispositiva compuesta por 21 artículos, divididos en cinco capítulos, y una parte final formada por dos disposiciones adicionales y dos disposiciones finales.

I. En la parte expositiva se hace una breve explicación del objeto y razón de ser de la norma, las competencias en virtud de las cuales se elabora y se resume su contenido. Así, se hace referencia al artículo 47.2 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears que habilita a los consejos insulares para solicitar al Gobierno de las Illes Balears la adopción de un proyecto de ley, así como también, a diferentes títulos competenciales del artículo 30 del texto estatutario, como por ejemplo ordenación territorial (apartado 3), transportes y carreteras (apartado 5), turismo (apartado 11) o la protección del medio ambiente (apartado 46), que amparan la adopción de este Anteproyecto de ley. Por otro lado, en cuanto al ámbito de la Unión Europea se menciona el Tratado de Maastrich (1992), el cual fijó las bases de la política comunitaria de transportes e incorporó los requisitos de protección del medio ambiente, el Tratado de Amsterdam (1999), que estableció como obligación la

integración de la protección medioambiental en todas las políticas sectoriales de la Unión Europea, con el objetivo de promover el desarrollo sostenible, y el Tratado de Lisboa (2009), según el cual, la lucha contra el cambio climático pasó a ser un objetivo específico de la Unión. Finalmente, se hace referencia a toda una serie de comunicaciones de la Comisión Europea en relación al transporte y a la protección del medio ambiente.

**II.** La parte dispositiva del Anteproyecto de ley se estructura, como se ha dicho, en 21 artículos divididos en cuatro capítulos:

El capítulo I (artículos 1 y 2) hace referencia a las disposiciones generales, que incluye las políticas públicas y las medidas de sostenibilidad.

El capítulo II (artículos 3 a 9) titula la entrada y circulación de vehículos, y regula las limitaciones generales de entrada y circulación de vehículos, techo de vehículos en circulación, las obligaciones de las empresas, los vehículos de alquiler y los vehículos de servicio público, los parques móviles oficiales, así como también el acceso restringido en determinados espacios.

El capítulo III (artículo 10) regula el programa de actuaciones de sostenibilidad.

El capítulo IV (artículos 11 a 14) hace referencia a las medidas de fomento, destacando la creación de un Fondo para la sostenibilidad, la posibilidad de aprobar programas conjuntos de subvenciones, la adopción de medidas para conseguir el logro progresivo de objetivos de movilidad sostenible y la promoción del uso de vehículos eléctricos o no contaminantes.

Finalmente, el capítulo V (artículos 15 a 21) regula el régimen de inspección y sancionador, tipificando todo un cuadro de infracciones, las sanciones correspondientes, los sujetos responsables, la competencia para interponer las sanciones y el régimen de prescripción.

**III.** En cuanto a la parte final, como se ha señalado anteriormente, el Anteproyecto de ley tramitado dispone de dos disposiciones adicionales y dos finales.

En este sentido, en cuanto a las disposiciones adicionales, la primera hace referencia a la información que se prestará a las empresas navieras en relación al contenido del Anteproyecto de ley, y la segunda, al régimen de información sobre la entrada y circulación de vehículos.

Por otro lado, en relación a las disposiciones finales, la primera modifica el artículo 27.d) de la Ley 11/2000, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears, para adecuarla a las disposiciones de la nueva ley, y la segunda hace referencia a su entrada en vigor.

### **III. Observaciones generales**

**Primera.** La calidad ambiental y los recursos naturales no sólo influyen en la calidad de vida de las personas, sino que son factores fundamentales en el momento de valorar la competitividad de un territorio. Desarrollo económico y sostenibilidad ambiental son elementos que hoy en día no se conciben de forma independiente.

En el caso de las Illes Balears, la relación entre medio ambiente y desarrollo económico y social es especialmente relevante puesto que la capacidad productiva

de nuestra economía depende en gran parte del desarrollo del sector turístico y este está estrechamente ligado a nuestro capital ambiental.

Considerado el carácter estratégico de la protección medioambiental, la política medioambiental es cada vez más transversal y también más compleja. No sólo tiene como objetivo contener el proceso de degradación medioambiental, sino que sus objetivos son mucho más amplios, regulando la interacción de la sociedad con el medio ambiente como medio natural, procurando que la protección al medio ambiente y el desarrollo económico y social sean compatibles.

**Segunda.** El desarrollo sostenible constituye uno de los objetivos generales de la Unión Europea, la cual, de acuerdo con el artículo 3 del Tratado de la Unión Europea se compromete a lograr un nivel elevado de protección y mejora de la calidad del medio ambiente.

En este sentido, en el Libro blanco del transporte, la Comisión Europea describe el transporte como pieza fundamental para nuestra economía y nuestra sociedad, y al mismo tiempo establece que tiene que ser sostenible, debido a las cada vez mayores limitaciones medioambientales y de recursos. Entre los puntos clave que identifica su hoja de ruta, se incluye el objetivo de conseguir la eliminación progresiva del uso de vehículos de gasolina y diesel.

Así, desde el CES creemos que dentro del marco de las políticas generales de protección del medio ambiente y de la sostenibilidad medioambiental de la Unión Europea, dadas las reducidas dimensiones de la isla de Formentera, y para hacer realmente efectiva la movilidad sostenible, sería adecuada fomentar por parte de las diferentes administraciones públicas el establecimiento de medidas dirigidas a la

reducción progresiva de la necesidad del uso individual de cualquier vehículo motorizado en la isla.

Por otro lado, y en cuanto al ámbito estatal, uno de los objetivos más importantes de la Estrategia Española para un Desarrollo Sostenible es fomentar el consumo y la producción sostenibles atendiendo al desarrollo social y económico, respetando la capacidad de carga de los ecosistemas y disociando el crecimiento económico de la degradación medioambiental.

Así, la Estrategia destaca que el sector transporte es, un sector prioritario para emprender acciones de mejora de la eficiencia, no sólo por su elevado consumo energético, sino porque además utiliza combustibles fósiles, que repercuten de forma significativa en la calidad del aire que respiramos y, por lo tanto, en la salud de los ciudadanos.

En relación al ámbito autonómico, hay que hacer referencia al Plan de equilibrio ambiental y turístico (2017-2020) del Gobierno de las Illes Balears, el cual prevé como una de las medidas para mejorar la eficiencia energética en las zonas turísticas la instalación de puntos de recarga públicos así como la firma de convenios con ayuntamientos para dar ventajas a los vehículos eléctricos en los diferentes municipios, para promover el vehículo eléctrico tanto para los residentes como en el sector del rent a car.

En cualquier caso, este Consejo valora de manera positiva la presentación de este anteproyecto de ley para dictamen, el cual, sin perjuicio de las observaciones que se puedan hacer constar a continuación, se trata de un paso muy importante en el camino para hacer efectiva la movilidad sostenible en la isla de Formentera, aunque, al tratarse de un anteproyecto de ley sin ningún antecedente en nuestra comunidad



autónoma, se recomienda que durante la tramitación de las disposiciones reglamentarias necesarias para su aplicación se fomente la participación ciudadana y audiencia a todos los sectores afectados.

**Tercera.** A continuación, se debe advertir que con el anteproyecto que se somete a dictamen notamos un cierto solapamiento con el anteproyecto de ley de cambio climático y transición energética que actualmente se está tramitando, lo cual se desprende tanto de la exposición de motivos como de su articulado.

Así, si el objeto del anteproyecto de ley de cambio climático y transición energética es el ordenamiento de las acciones encaminadas a la mitigación y la adaptación al cambio climático en las Illes Balears, de una lectura sistemática del anteproyecto de ley tramitado para dictamen podemos deducir como el cambio climático forma parte también del objeto de esta norma.

De este modo, empezando por la exposición de motivos del anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera, donde se describen el contenido, objeto y finalidades de la norma, se hace una referencia al Tratado de Lisboa (2009), destacando su importancia en el sentido de que incorpora la lucha contra el cambio climático como un objetivo específico de la Unión. Por otro lado, en el artículo 10, se prevé la aprobación de un programa de actuaciones de sostenibilidad, el cual tiene que contener principalmente objetivos y medidas medioambientales de lucha contra el cambio climático.

A continuación, el artículo 6.2 del anteproyecto de ley tramitado, en relación a los vehículos de alquiler, prevé que “el Consejo Insular puede disponer que un porcentaje del total de los vehículos de alquiler que puede circular en la isla quede

reservado para los vehículos eléctricos o no contaminantes”, por su parte, el artículo 57.2 del anteproyecto de ley de cambio climático y transición energética, en relación al alquiler y adquisición de vehículos eléctricos, dispone que “las renovaciones de la flota de vehículos por parte de las empresas de alquiler de vehículos con actividad económica en las Illes Balears tienen que cumplir los porcentajes mínimos de vehículos eléctricos establecidos al anexo de esta Ley para las nuevas adquisiciones, hasta llegar, de forma sucesiva, al 100 % en 2035”.

Desde el CES entendemos que en el caso de que estos dos preceptos se aprueben con su contenido actual, para evitar situaciones de inseguridad jurídica, este porcentaje que tiene que aprobar el Consejo Insular de Formentera, previsto en el artículo 6.2 del anteproyecto de ley tramitado para dictamen, se tendrá que adecuar al anexo al que hace referencia el artículo 57.2 del anteproyecto de ley de cambio climático y transición energética, o alternatively, se podría añadir un tercer apartado a este artículo 6, a través del cual se haga constar que este porcentaje de vehículos en ningún caso podrá ser inferior a los que figuren en el anteproyecto de ley de cambio climático, aunque, previa justificación del Consejo Insular, se puedan aumentar dadas las limitaciones físicas y especial singularidad de la isla de Formentera.

Más adelante, apreciamos una cierta contradicción entre el artículo 14.a) del anteproyecto de ley objeto de dictamen, el cual establece la obligación de implantación de puntos de recarga eléctrica en los aparcamientos de titularidad pública de más de 30 plazas, y el artículo 60 del anteproyecto de ley de cambio climático y transición energética, que prevé que todos los aparcamientos públicos y privados de uso público tienen que disponer al menos de un punto de recarga de vehículo eléctrico por cada 40 plazas de estacionamiento.

Debemos tener en cuenta en este punto, que de acuerdo con el artículo 1.2 del anteproyecto de ley de cambio climático y transición energética, este resulta de aplicación en todo el ámbito territorial de las Illes Balears, incluida la isla de Formentera.

Para acabar, entendemos que determinados artículos de los dos anteproyectos coinciden o tienen un contenido muy parecido. Un buen ejemplo es el artículo 13 del anteproyecto de ley tramitado para dictamen, el cual se titula “Movilidad sostenible”, mientras que el artículo 55 del anteproyecto de ley de cambio climático y transición energética, se titula “Promoción de la movilidad sostenible”, resultando el contenido de los dos preceptos muy similar.

En definitiva, para evitar reiteraciones o contradicciones entre dos leyes autonómicas con un mismo ámbito de aplicación (la isla de Formentera), que pueden provocar desajustes o incorrecciones que podrían afectar al principio de seguridad jurídica, este Consejo recomienda modificar estos preceptos antes de la aprobación de la norma.

#### **IV. Consideraciones particulares**

**Primera.** En general, y en cuanto al procedimiento, el expediente se ha elaborado con corrección destacando, una amplia fase de audiencia con la participación de expertos en la materia y de los sectores destinatarios de la norma, y la posibilidad, mediante el trámite de información pública de la participación de todos aquellos que se pudieran considerar interesados, así como también, se justifica el cumplimiento del trámite de participación ciudadana previsto en el artículo 133 de

la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

Así, consta en el expediente una memoria sobre el análisis de impacto normativo del anteproyecto, de acuerdo con los artículos 13 y 42 de la Ley 4/2011, de 31 de marzo, de buena administración y gobierno de las Illes Balears, y un estudio económico y de cargas administrativas, aunque este último, de acuerdo con el artículo 42.4 de la Ley 4/2011 antes mencionada, tendría que formar parte del contenido de la memoria de impacto normativo.

Por otro lado, se echa en falta la comunicación al resto de autoridades en los términos establecidos al artículo 14 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad del mercado, dado que se trata de un proyecto normativo que puede afectar a la unidad de mercado, o en su defecto, se tendría que explicar en la memoria de impacto normativo los motivos que justifican esta falta de comunicación.

Finalmente, se valora positivamente que se hayan considerado individualmente las alegaciones presentadas, y se hayan contestado incluyendo los motivos por los cuales se aceptaban o se rechazaban.

**Segunda.** En relación con la exposición de motivos, consideramos que, en general, cumple con su objeto, puesto que hace referencia al marco normativo en el cual se inserta la propuesta normativa; define la finalidad, y justifica la necesidad de la regulación.

Sin embargo, dado que se trata de una norma legal, resulta de aplicación lo que dispone el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento

administrativo común de las administraciones públicas, que obliga a incluir en la exposición de motivos la justificación detallada en lo referente a la adecuación del anteproyecto de ley a los principios buena regulación. Así, en el ejercicio de la iniciativa legislativa, las administraciones públicas han de actuar de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, en conformidad con lo dispuesto en el apartado primero de este artículo, sin ser suficiente una simple mención a estos principios, puesto que se trata de detallar porque concretamente la norma en cuestión cumple con estos principios, aprovechando el contenido de la exposición de motivos para hacerlo. Además, el Consejo Consultivo ha señalado al respecto (entre otros, dictamen 19/2017) la necesidad de justificar estos principios en la exposición de motivos o en el preámbulo de la norma.

Finalmente, de acuerdo con la Ley 10/2000, de 30 de noviembre, del Consejo Económico y Social de las Illes Balears, se tiene que hacer constar también la consulta hecha a este Consejo.

**Tercera.** En relación al contenido del anteproyecto de ley, haremos las siguientes recomendaciones con el fin de mejorar el texto y la comprensión:

**1.-** En primer lugar, en cuanto al articulado, se echa en falta en el capítulo I relativo a las disposiciones generales, un artículo que delimite con claridad y precisión el objeto de la norma, así como su ámbito de aplicación.

**2.-** A continuación, respecto al artículo 3.1 del anteproyecto de ley relativo a las limitaciones generales de entrada y circulación de vehículos de motor, consideramos que se tendría que precisar que dentro de estas limitaciones también se entenderán incluidos los ciclomotores y motocicletas.

En cuanto al abono de la tasa prevista en el artículo 3.3, este CES muestra su conformidad con su establecimiento para sufragar los gastos que este servicio pueda generar a la Administración, sin embargo, creemos que se tendría que prever también un régimen de exenciones y bonificaciones para aquellos colectivos más vulnerables como parados de larga duración, discapacitados, pensionistas, etc. Por otro lado, hay que tener en cuenta que de acuerdo con el artículo 4 de la Ley 2/1997, de 3 de junio, de tasas de las Illes Balears, el precio de estas no podrá exceder del coste real o estimado del coste del servicio que se preste o actividad que se trate.

A continuación, el artículo 3.4 hace referencia a la posibilidad de que el Consejo Insular de Formentera establezca un procedimiento telemático para facilitar la obtención de acreditaciones de vehículos para circular durante el periodo de limitación. En este sentido, desde el CES consideramos que para hacer efectivos los derechos de los ciudadanos de comunicarse a través de medios electrónicos con la Administración, sería adecuada que esta opción figurara en términos preceptivos, desde el momento en que se den las condiciones de seguridad tecnológica y medios personales e informáticos, de lo que pueda responder el Consejo de Formentera.

**3.-** En cuanto al techo de vehículos que prevé el artículo 4.1 del anteproyecto, de acuerdo con el principio de seguridad jurídica consideramos que las condiciones para determinar este número máximo de vehículos que podrá circular durante los periodos de limitación, así como los días concretos de circulación, se tendrían que publicar al Boletín Oficial de las Illes Balears. Lo mismo hay que añadir en relación a lo dispuesto en el artículo 4.2.

**4.-** Más adelante, el artículo 5.2 del anteproyecto establece que “Las empresas navieras que realicen transporte de viajeros con vehículos de motor, con origen y

destino dentro del territorio de la comunidad autónoma de las Illes Balears, están obligadas igualmente a verificar, en el proceso de embarque de los vehículos con destino en Formentera, que sus usuarios disponen de la acreditación para circular en Formentera de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley. La información resultante de este proceso se tiene que poner a disposición del Consejo Insular de Formentera con carácter inmediato”.

En este sentido, consideramos que se tendrían que establecer los medios adecuados de comunicación entre las empresas navieras y el Consejo Insular de Formentera para hacer efectivo el envío de esta información como, por ejemplo, a través de medios electrónicos que aseguren la efectiva puesta a disposición de esta información. Por otro lado, se recomienda eliminar la expresión “con carácter inmediato”, puesto que resulta absolutamente indeterminada y falta del rigor propio de una ley.

A continuación, el artículo 5.3 del anteproyecto hace referencia a la consejería competente en materia de transporte marítimo. En este sentido, para facilitar la comprensión y claridad de la norma, y para evitar situaciones de inseguridad jurídica, entendemos que se tiene que hacer referencia a la consejería que actualmente ostenta la competencia, que en este caso sería la Consejería de Territorio, Energía y Movilidad. Lo mismo hay que decir en relación al contenido de la Disposición adicional primera.

**5.-** Por otro lado, el artículo 7.1 de la norma no tiene ningún sentido normativo de la forma en la cual está redactado. En cualquier caso, en el caso de que se quiera mantener este precepto, se recomienda la siguiente redacción:

El Consejo Insular establecerá motivadamente el número máximo de títulos habilitantes para el servicio del taxi y favorecerá el uso de vehículos de servicio público con clasificación “cero emisiones” o “ECO”.

A continuación, el artículo 7.2 establece que el Gobierno de las Illes Balears y el Consejo Insular de Formentera tienen que adoptar de manera consensuada las medidas adecuadas para reforzar las frecuencias y la dotación de las líneas de transporte regular. Este Consejo considera que para evitar que este mandato se convierta en una mera declaración de intenciones, sería necesario concretar qué tipo de medidas serían estas, así como el plazo para llevarlas a cabo. Esta concreción de medidas se podría hacer, por ejemplo, a través del correspondiente desarrollo reglamentario de la ley. Lo mismo hay que señalar en relación al artículo 13 del anteproyecto, cuando en relación a la movilidad sostenible, establece que el Consejo Insular de Formentera tendrá que adoptar las medidas adecuadas para el logro progresivo de objetivos de movilidad sostenible y fomento del transporte público, las vías verdes y las bicicletas.

**6.-** El artículo 11 del anteproyecto de ley prevé la constitución de un fondo para la sostenibilidad, el cual se tendrá que nutrir de las aportaciones de la Administración de la Comunidad Autónoma y de los ingresos derivados de la tasa prevista en el artículo 3. En este sentido, consideramos que las cuantías obtenidas como consecuencia de la imposición de las sanciones previstas en este anteproyecto también podrían ir destinadas a este fondo de sostenibilidad.

**7.-** En cuanto al artículo 17, hay un error cuando hace referencia a las infracciones establecidas en el artículo 15, puesto que estas figuran en el artículo 16.

**8.-** Respecto al artículo 19 del anteproyecto, de su titulación se tendría que eliminar la referencia al procedimiento, puesto que este artículo sólo determina el órgano



competente para ejercer la potestad sancionadora sin hacer referencia a ningún procedimiento en cuestión.

9.- Finalmente, hay que tener en cuenta que la afluencia de vehículos a la isla de Formentera proviene no tan sólo de las Illes Balears, sino también del resto del Estado. En este sentido, para poder hacer efectivas las medidas contempladas en este anteproyecto de ley y conseguir la efectiva sostenibilidad económica y medioambiental de la isla, sería adecuado que el Gobierno de las Illes Balears instara al Gobierno de la Nación para que adopte las mismas medidas en cuanto al tráfico de vehículos en relación a los trayectos que se producen desde fuera de esta comunidad autónoma.

## V. Conclusiones

El Consejo Económico y Social de las Illes Balears ha valorado el anteproyecto de ley para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera, y solicita al Gobierno que sea receptivo a las recomendaciones formuladas en este dictamen.

Visto bueno

El secretario general

El presidente



Josep Valero González

Palma, 27 de julio de 2018



Carles Manera Erbina