

## ALEGACIONES AL PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE LA ZONA INDUSTRIAL DE HUELVA

### REFLEXIONES ANTE EL DOCUMENTO PROPUESTO

- En las conclusiones del apartado 5 referido a Evaluación de calidad del aire en la zona industrial de Huelva se señala con claridad que los problemas relacionados con las concentraciones de ozono troposférico, material particulado  $PM_{10}$  y Arsénico constituyen el eje principal de los incumplimientos legales en esta materia y por tanto de los daños a la salud humana y ambiental que se han referenciado en los capítulos anteriores.
- A pesar de que se señalan las coincidencias con otras zonas contaminadas de Andalucía en cuanto a los dos primeros contaminantes citados, las concentraciones detectadas de Arsénico son un claro indicador de que las principales fuentes de emisión de contaminantes tienen su origen en la actividad industrial, conclusión que se fundamenta ampliamente en el apartado 6 y que debería ser la principal guía y objetivo de las medidas propuestas.
- Según la parte de análisis del documento, la industria química, petroquímica, papelera y cementera se sitúan en el origen de las emisiones de los principales contaminantes, con ubicaciones en la ría de Huelva, en las orillas de los ríos Odiel y Tinto, extendiéndose en este último caso hasta los municipios de San Juan del Puerto y Niebla y abarcando la Avda. Montenegro, en el propio casco urbano de Huelva, hasta la zona del Puerto Exterior en Palos de la Frontera. Si en los casos de  $SO_2$ ,  $A_s$  y  $PM_{10}$ , los contaminantes se concentran en la cercanía a los focos de emisión, en el caso de los  $No_x$ , con origen especialmente en las centrales térmicas, la formación de Ozono troposférico del que son precursores, afecta a zonas situadas incluso fuera del ámbito de aplicación de este Plan.
- Contrasta la claridad de las conclusiones referidas a Evaluación de la calidad y determinación de fuentes contaminantes ( de origen industrial fundamentalmente) con la debilidad y falta de rigor de las medidas que se contemplan a este efecto en el Plan. Resulta significativo en este sentido que la principal referencia de medidas sea el Plan de Calidad Ambiental de Huelva y su entorno (PCAHE), cuya vigencia terminó el año pasado y que en las medidas se indiquen Autorizaciones Ambientales Integradas concedidas a

empresas cuya actividad ya acabó en 2010. Sin embargo, se olvida citar siquiera el hecho de que las licencias a centrales térmicas de producción eléctrica causantes de las emisiones de NO<sub>x</sub>, se concedieron en el periodo de vigencia de dicho PCAHE, lo que resulta un curioso indicador de la supuesta preocupación y seriedad con que la Junta de Andalucía ha abordado los problemas de calidad de aire, en contraste con el supuesto “profundo análisis de la zona afectada” del que se alardea al presentar el Plan de Actuación.

- Como en otras partes del Plan, el análisis de los problemas derivados del modelo de ordenación del territorio y movilidad basado en la ocupación especulativa del suelo en las zonas costeras y el uso del automóvil privado como eje casi único del transporte, va acompañado de abundante literatura sobre la necesidad de avanzar a otro modelo basado en el transporte público y la reducción del tráfico. Difícilmente se puede estar en desacuerdo con el resumen de medidas del Plan de Actuación para la reducción del volumen de tráfico que se plantea en la Tabla 9.1. Pero, para nuestra sorpresa y desconcierto, la concreción de este resumen en medidas concretas e indicadores se convierte en un galimatías en el que se mezclan sin prioridades ni evaluaciones presupuestarias, medidas que tenían que estar ya implantadas, siguiendo el calendario correspondiente con otras que es seguro ya que resulta inviable implantarlas en el plazo previsto .
- Para terminar de convertir este Plan en un documento sin posibilidad de aplicación útil, aparecen medidas contradictorias con los objetivos definidos previamente o que no tienen nada que ver con estos:
  - Se plantean nuevas infraestructuras viarias que generan claramente un “efecto llamada” que favorece un mayor y más ineficiente uso del automóvil privado, de las que el ejemplo más evidente sería la segunda autovía a Punta Umbría pasando por encima del Paraje Natural y Reserva de la Biosfera de las Marismas del Odiel. Da vergüenza ajena leer la ficha correspondiente a esta “medida”, cuyo proyecto no se conoce y resulta evidente que es inviable por cuestiones de impacto ambiental. Pero junto al impacto ambiental, la circulación más que probable de más vehículos a más velocidad va contra el propio objetivo de reducción de concentración de contaminantes y resulta imposible relacionarlo con el objetivo de “reducción de emisiones de otros contaminantes asociados al tráfico en los núcleos urbanos”. Menos mal que el calendario “previsto para 2013” resulta tan increíble como sus supuestos efectos positivos o la “apertura provisional de la nueva estación de AVE en la zona del Titán” para el año que viene.
  - Tal como se publicitó en la prensa de Huelva, la línea de AVE Sevilla- Huelva- Ayamonte se plantea como una medida relacionada con el objetivo de reducción del tráfico. Aparte de que plantear su implantación (línea Sevilla- Huelva) para el 2013 resulta digno indicador de la literatura fantástica que tanto abunda en el

presente documento, no se entiende la influencia que esta línea puede tener en la mejora de la calidad de aire en Huelva, a no ser que se pretenda que el AVE empuje los contaminantes hacia fuera de su zona de llegada. Todo esto sin estudios ni datos sobre movilidad, flujos de tráfico... que sirvan para hacer un diagnóstico fiable sobre la movilidad en la zona de referencia. Puestos a suponer, podemos considerar que, a diferencia de una buena conexión de media velocidad o de tren convencional que pudiese disuadir del desmesurado uso actual del vehículo privado en la relación Huelva- Sevilla- resto de Andalucía, un medio caro de transporte como la alta velocidad difícilmente podrá afectar positivamente al tráfico en el área metropolitana de Huelva. Por otra parte, tampoco afectaría al tráfico de relación Huelva capital con las comarcas costeras de Huelva, a no ser que combinase con líneas de cercanías, que no existen, ni se las espera en ninguno de los planeamientos de referencia aprobados por la Junta de Andalucía.

- No hemos visto ninguna referencia a medidas encaminadas a la disminución de emisión de contaminantes en el tráfico por la vía de la regulación específica de límites de velocidad, medida que aplicada con seriedad sería de utilidad no sólo para aquel objetivo sino también para evitar la alta siniestralidad y los atascos en lugares como el puente sobre el Odiel, principal enlace por carretera entre Huelva, Aljaraque, Punta Umbría y zona litoral aledaña.

## ALEGACIONES

La falta de consistencia de las medidas para la reducción de contaminación con origen industrial y especialmente la falta del rigor y seriedad que exigen las medidas de reducción de volumen de tráfico nos llevan a plantear como alegación única la solicitud de retirada del Anexo 9 “Plan de Mejora de la Calidad de Aire de la Zona Industrial de Huelva”, documento cuya presentación con el contenido actual sólo se entiende bajo la urgencia de “cumplir el trámite”.

Huelva, 5 de Marzo de 2011