



por un planeta vivo®

WWF España

Tel: + 34 91 354 05 78  
Fax: + 34 91 365 63 36

Gran Vía de San Francisco, 8  
28005 Madrid  
España

legal@wwf.es  
www.wwf.es

Juan Pedro Castellano Domínguez  
Secretario del Consejo de Participación de Doñana  
Dirección General de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales  
Consejería de Medio Ambiente

Almonte, Huelva, 9 de abril de 2010.

NRef.: *Informe del Pleno sobre el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Huelva.*

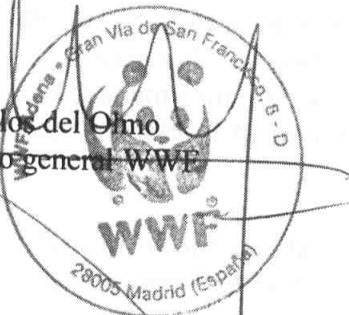
Estimado Secretario del Consejo,

WWF, como miembro del Consejo de Participación de Doñana, ha sido invitada a participar en la sesión del Consejo de 9 de abril de 2010, en cuyo Orden del Día, y su punto 7, figura como tema a tratar: Informe del Pleno sobre el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Huelva.

Que, la Asociación para la Defensa de la Naturaleza, WWF/Adena, está interesada en la constancia por escrito de su opinión sobre el particular. Es por ello que presenta estas alegaciones al Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Huelva, en la Sesión del Consejo de 9 de abril de 2010, y solicita que, al amparo de los artículos 25.3 c) y 27.2, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de *Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*, sean recibidas por Vd. y queden incorporadas al Acta que de esta Sesión se levante.

Atentamente,

Juan Carlos del Olmo  
Secretario general WWF



Presidente: Prof. Francisco Díaz Pineda  
Secretario General: Juan Carlos del Olmo  
Presidente de Honor:  
SM Juan Carlos I

Registrado como  
WWF-Fondo Mundial para la Naturaleza  
WWF-World Wide Fund For Nature  
WWF-Fondo Mondiale per la Natura  
WWF-Fonds Mondial pour la Nature  
WWF-Welt Natur Fonds  
También conocido como World Wildlife Fund

# A LA CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

D. Juan Carlos del Olmo Castillejos, con D.N.I. nº. 50167072-R, en nombre y representación de la Asociación para la Defensa de la Naturaleza, WWF/Adena, entidad sin ánimo de lucro, declarada de utilidad pública, e inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones del Ministerio del Interior, y en el Registro General de Entidades de Voluntariado de Andalucía, con el número 264, desde el 26 de noviembre de 2007, en su calidad de Secretario General de WWF/Adena, y con domicilio a efectos de notificación en Gran Vía de San Francisco 8 de Madrid (28010).

Expone:

## ANTECEDENTES

Que mediante RESOLUCIÓN de 12 de enero de 2010, de la extinta Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, cuyas competencias han sido posteriormente asumidas por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, se somete a trámite de información pública el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Huelva, abriéndose así mismo un plazo de dos meses para la formulación de alegaciones a partir de la publicación de la citada Resolución, la cual se lleva a efecto en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía número 24 de 5 de febrero de 2010.

Y en función de lo anterior presenta las siguientes

## ALEGACIONES AL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE HUELVA

### NORMATIVA

#### Título preliminar: Del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Huelva.

En el artículo 2.

El primer aspecto, si no a alegar, si a sugerir para el cumplimiento de las leyes que se ha dado el pueblo andaluz, parte del ámbito territorial del Plan, expresado en el artículo 2 de la normativa del POTAUH, en función de lo determinado por el Decreto 522/2008, de 9 de diciembre, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del territorio de la aglomeración urbana de Huelva, y que incluye los términos municipales de Aljaraque, Gibraleón, Huelva, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, San Juan del Puerto y Trigueros.

Aunque el ámbito, en opinión de Juntos por Doñana, pudiera ser el más adecuado, dadas las muchas vinculaciones de carácter funcional que se dan –con más o menos fuerza según qué municipios- entre los citados términos municipales, no se puede dejar por alto el solapamiento territorial que se da entre el POTAUH y otros dos Planes subregionales: el Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana (POTAD),

para los términos municipales de Moguer y Palos de la Frontera, y el Plan de Ordenación del Territorio de Litoral Occidental de Huelva (POTLOH), para el de Punta Umbría.

Aunque, en nuestra opinión, dichos solapamientos, ya con antecedentes para otros Planes de Ordenación del Territorio de Ámbito subregional andaluces, constituyen una práctica cuando menos irregular, si no aberrante, no parece que de la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTCAA) se puede inferir nada que pueda oponerse a la misma. No obstante, y teniendo en cuenta que la normativa del POTAUH –pese a los intentos poco afortunados de orillar mediante la misma la cuestión, comenzando por lo dispuesto en sus artículos 3. 2) b) y 5.4)- supone la alteración para los dos Planes Subregionales antes citados de las determinaciones contenidas en el artículo 11.1.b) de la LOTCAA

**Sugerimos que, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 26.2. de la citada Ley, sean sometidos a revisión los Planes de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana (POTAD) y del Litoral Occidental de Huelva (POTLOH).**

Al artículo 3. 2)

En cuanto a este artículo, en el que se definen los objetivos generales del modelo territorial del Plan en función de lo ya establecido en el Decreto 522/2008, de 9 de diciembre, proponemos y solicitamos la **ADICIÓN** de una nueva letra a. bis) con el siguiente tenor.

**a.bis) Limitar el crecimiento urbanístico y, en la medida de lo posible, orientar la reordenación de las áreas ya urbanizadas hacia una mayor sostenibilidad del modelo territorial.**

Y en cuanto a la letra d), la **ADICIÓN** al final del texto del siguiente tenor:

“..., dando prioridad, en todo caso, a las actuaciones necesarias para la puesta a en el mercado del parque de viviendas desocupadas en las condiciones que faciliten el acceso a las mismas de las personas con necesidades de vivienda.

Y en la letra f) –y siempre que así aparezca en la normativa del Plan- la **SUSTITUCIÓN** de la expresión “Plan de Movilidad Sostenible” por “**Plan de Reducción de la Movilidad y de Accesibilidad Sostenible**”.

### **Título primero. La articulación territorial.**

#### **Capítulo 01 – El sistema de asentamientos.**

Al artículo 13.5)

Para este artículo, que contiene uno de los objetivos del Plan para el sistema de asentamientos, solicitamos y proponemos la **SUSTITUCIÓN** de su actual redacción (“Adecuar el crecimiento de los suelos de uso residencial en proporción a las necesidades previstas de crecimiento metropolitano”) por el siguiente tenor:

“Limitar el crecimiento de los suelos de uso residencial y sólo incrementarlos cuando las necesidades previstas de crecimiento metropolitano no pudiesen ser cubiertas mediante políticas de puesta en uso de las viviendas desocupadas existentes”.

Al artículo 14

Para este artículo solicitamos y proponemos que se proceda a la **MODIFICACIÓN** del tenor de su título (“Directrices para el mantenimiento y *ampliación* del sistema de asentamientos”) debiendo quedar como sigue:

**“Directrices para el mantenimiento y *limitación* del sistema de asentamientos”**

Al artículo 16.4)

Para este artículo, *relativo a la integración territorial y urbana de los equipamientos supramunicipales y a la obtención de suelo para este fin, así como a su ubicación en emplazamientos cercanos a los itinerarios de transporte público*, solicitamos y proponemos

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

**Capítulo 02 – El sistema de comunicaciones y transporte.**

Al artículo 17.1)

Para este artículo, *referido a objetivos del sistema de comunicaciones y transportes*, solicitamos y proponemos que

**Tras donde dice “*movilidad de carácter general, que*” la ADICIÓN del siguiente tenor:**

**“*siempre tendiendo prioritariamente a su reducción,*” siguiendo a continuación igual hasta el final.**

Al artículo 17.3)

Para este artículo solicitamos y proponemos

**La SUSTITUCIÓN de la expresión “*Propiciar*” por el siguiente tenor:**

**“*Reducir, en la medida de lo posible...*”**

Al artículo 17.5)

Para este artículo solicitamos y proponemos

**Incluir tras donde dice “*transporte de mercancías*”, la expresión “*y de personas*”.**

Al artículo 18.2) b)

Dado que a corta distancia del ámbito del POTAUH se localizan los aeropuertos de Sevilla y Faro, y que una política responsable de inversión de los recursos públicos aconseja la optimización del uso de las infraestructuras ya existentes y, en el marco de las políticas de transporte, al desarrollo de la intermodalidad, para este artículo solicitamos y proponemos:

**SUSTITUIR su texto actual (“El futuro aeropuerto de Huelva previsto en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía”) por el siguiente tenor:**

**“La conexión ferroviaria del ámbito con los aeropuertos de Sevilla y Faro, procediendo para ello a las modificaciones necesarias en el PISTA”.**

Al artículo 19. 2) d)

Para este artículo, por los impactos ambientales negativos así como sobre el Bien de Interés Cultural Muelle del Tinto que serían perpetrados con la ejecución del nuevo puerto citado en el mismo, solicitamos y proponemos

**Su SUPRESIÓN.**

Al artículo 20.

Para este artículo (*Determinaciones relativas al aeropuerto*) solicitamos y proponemos

**Su SUPRESIÓN**

Al artículo 21.3.

Para este artículo (*Relativo a la red ferroviaria de conexión exterior*) solicitamos y proponemos

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 21.4

Dado que todas las infraestructuras, no sólo las ferroviarias, provocan afecciones ambientales sobre el Estuario del Odiel para este artículo, independientemente de que su contenido debería hacerse extensivo a todo tipo de infraestructuras, no sólo a las ferroviarias, solicitamos y proponemos:

**Que de Recomendación (R) pase a ser considerado como Directriz (D)**

Al artículo 22

Para este artículo (*Directrices para el tratamiento paisajístico de las infraestructuras ferroviarias*) solicitamos y proponemos

**Que de Recomendación (R) pase a ser considerado como Directriz (D)**

#### Al artículo 24.1)

Dados los impactos del transporte privado por carretera y su incidencia sobre el calentamiento global, así como la dependencia energética respecto a los combustibles fósiles de la que adolece Andalucía, cuestiones prioritarias a dar solución en el marco de la sostenibilidad y que en ningún caso podrán ser corregidas en tanto las políticas de transporte se centren en actuaciones para incrementar la movilidad y el tráfico privado por carretera, mediante políticas de incremento de infraestructuras. Para este artículo (aumento de capacidad de la A-49, desdoblamiento de la N-435 y de la N-422 Huelva-Mazagón.) solicitamos y proponemos:

#### **Su SUPRESIÓN**

#### Al artículo 24. 2) b)

Dado que la construcción de la variante de Moguer tal y como está proyectada supondría un grave impacto ambiental, y más aún paisajístico, sobre los escarpes y las marismas del Tinto, contraviniendo por ello lo dispuesto en el Artículo 69.6) b) de la propia normativa del POTAUH, para este artículo solicitamos y proponemos:

#### **Su SUPRESIÓN.**

#### Al artículo 24. 2) c)

Dado que:

Por un lado, entre los *Objetivos para el sistema de asentamientos*, incluidos en el Artículo 13 (N) (Título primero. *La articulación territorial*; Capítulo 01 – *El sistema de asentamientos*), figura el siguiente: 2) *Consolidar el papel central de la ciudad de Huelva y fortalecer su estructura como aglomeración urbana*. Y, por otro, en la Memoria Informativa se expone (pág. 14): *Los ritmos de crecimiento permiten apreciar la expansión urbana de Huelva sobre Aljaraque y, en menor medida, sobre San Juan del Puerto,...*, expansión sobre Aljaraque que se incrementó exponencialmente después de la puesta en servicio del segundo puente sobre el río Odiel en el año 1992.

Así pues, la construcción de otro puente al sur del Estuario del Odiel, que estableciera una comunicación más directa con Punta Umbría, produciría inevitablemente la misma expansión de la capital sobre esa población, en detrimento de su crecimiento; Huelva continuaría en una peligrosa tendencia de vacío poblacional, en contra de la propia Normativa del Plan, que propone la consolidación del papel central de la capital. La Conexión Sur Metropolitana es, pues, contraria a los objetivos de este Plan respecto de la articulación territorial.

Por un lado, en la Memoria Informativa (pág. 13), se argumenta: *La organización actual de la aglomeración como sistema urbano se puede explicar a partir de un eje central vinculado a la fuerte concentración de infraestructuras y actividades entre Aljaraque y San Juan del Puerto;...* Y, por otro, en la Memoria de Ordenación se expone (pág. 74): *El sistema de transporte público de carácter supramunicipal deberá*

*articularse en torno al Eje central San Juan-Huelva-Aljaraque que en la actualidad presenta las mayores intensidades circulatorias del ámbito,...*

Por tanto, la construcción de otra comunicación viaria sobre el río Odiel más al Sur no se justifica con lo anteriormente expuesto, puesto que donde consecuentemente se desea fortalecer la comunicación es en ese eje central, mientras que la Conexión Sur está muy alejada de él. Además, en la Memoria Informativa se expone (pág. 13): *Punta Umbría presenta una posición relativamente aislada, aunque bien comunicada...* Así pues, en ningún caso parece demostrarse la justificación del enorme coste, tanto económico como ambiental, que supondría la construcción de esta nueva autovía.

Por otra parte, y aunque en el Título preliminar. *Del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Huelva*; Artículo 5. *Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan (N)*; Apartado 4) *En los ámbitos de los Planes de Ordenación del Territorio...*, se establece que en caso de contradicción con el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva en el tema que nos ocupa tiene prevalencia el presente Plan, no es menos cierto que en el Artículo 3. *Objetivos generales del Plan (N)*, Apartado 2) *El modelo territorial del Plan...*, se expone en el Punto b): *Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan con las determinaciones establecidas en el POTLOH...*, por lo que siempre que sea posible, y en este caso lo es, se debe atender a lo establecido en ese Plan Subregional; éste establece en su articulado: *El dimensionamiento de las infraestructuras viarias no debe responder a la concentración horaria puntual del tráfico de los fines de semana del periodo estival...*

Además, teniendo en cuenta que la propia Memoria Informativa del POTAUH expone (pág. 23): *Las situaciones de congestión en el cruce del Odiel en la actualidad están más vinculadas al diseño de los nudos, y especialmente al de salida en Corrales, con una rotonda de escasa dimensión.*, resulta evidente que la mejora del diseño de los nudos, y la limitación y control de la velocidad en el puente actual de la A-497, daría al tráfico la fluidez necesaria en los momentos puntuales de mayor intensidad, a la par que aumentaría la seguridad, evitando los accidentes en el puente, que constituyen la mayor fuente de colapsos circulatorios.

De ello se deduce pues, también, que no existe justificación suficiente para asumir el coste desmesurado de la construcción de una segunda autovía entre Huelva y Punta Umbría, ya que con una inversión menos cuantiosa se lograría mejorar ostensiblemente la movilidad.

Así pues, de lo hasta ahora expuesto en la propia documentación del Plan se pueden deducir dos razonamientos:

- 1) La comunicación entre Huelva y Punta Umbría es buena actualmente, y no se puede considerar la resolución de los problemas puntuales de tráfico como prioritaria.
- 2) Resulta más necesario y, por tanto, más beneficioso para la movilidad mejorar las comunicaciones y el transporte público entre Aljaraque-Huelva-San Juan del Puerto, debido a la estructura actual de los asentamientos y las infraestructuras.

La Memoria Informativa expone (pág. 23): *...los altos valores ambientales de la ría y sus marismas condicionan todas las actuaciones en esta materia, y de manera especial la previsión de la conexión sur metropolitana que enlazaría directamente Huelva con Punta Umbría.* Y, por otro lado, se asume también el valor del estuario del Odiel cuando en la Memoria Informativa se expone (pág. 47-48): *De igual manera, la existencia de un buen número de espacios naturales protegidos, entre los que destaca el Paraje Natural de las Marismas del Odiel, también Reserva de la Biosfera por la UNESCO, humedal RAMSAR y ZEPA, es una realidad que propicia la interpretación ambiental y el uso del territorio con fines no sólo recreativos, si no también didácticos.*

Por ello, y en este sentido, en el Título tercero. *Protección de los recursos naturales, paisajísticos y culturales. Riesgos naturales y tecnológicos*, en su Artículo 63. *Objetivos generales (N)* expone (pág.174): *Son objetivos del Plan en relación con los suelos de especial protección territorial los siguientes:*

- 1) *Reconocer el sistema de Protección Territorial como elemento básico de la estructura y de la identidad del ámbito y como componente esencial de la calidad de vida de la población, cuya preservación y mantenimiento ha de ser una prioridad de la intervención de las administraciones.*
- 2) *Establecer la ordenación desde la perspectiva global del mantenimiento de la calidad y diversidad paisajística de la aglomeración urbana, y la consideración del paisaje como patrimonio, recurso y seña de identidad del territorio.*
- 3) *Proteger las áreas con valores paisajísticos elevados por relevancia, identidad o singularidad a escala del ámbito, y por la integridad de su estado de conservación.*

*Estos objetivos, los cuales por otra parte tienen carácter Normativo, no deberían permitir la construcción de una mega-infraestructura viaria como la Conexión Sur, precisamente además en el lugar más sensible de la Reserva de la Biosfera, ya que supondría una alteración irreversible de su patrimonio natural, pero también cultural.*

También en el Artículo 69. *Determinaciones particulares de las Zonas de Protección Territorial*, Apartado 4) se expone: *En los entornos de las marismas protegidas estará prohibida cualquier actuación que pueda alterar la morfología y naturaleza de las mismas siendo prioritarias las labores de restauración y conservación.* Por tanto, una vez más se considera que la Conexión Sur no es compatible con la Normativa de este Plan, ya que su construcción alteraría grave e irreversiblemente la morfología y naturaleza de las marismas.

En este sentido, el Espacio Natural Protegido de Marismas del Odiel cuenta con un Plan Rector de Uso y Gestión (Decreto 169/990), cuyo Título I. *Objetivos generales*, y dentro del Apartado *Objetivos de Conservación e Investigación*, establece:

1. *Todas las actuaciones a realizar dentro del P. N. de las Marismas del Odiel y sus Reservas Naturales tendrán como referente básico la necesidad de asegurar la conservación de las características ecológicas, ambientales y paisajísticas distintivas del mismo.*



Para continuar en su Título II. *Zonificación general de Usos y Actividades, Categoría: Áreas de Manejo Extensivo*, determina taxativamente como *Usos Prohibidos*:

*Todas aquellas actuaciones que puedan suponer modificaciones sustanciales y/o alteración de la morfología, suelos, red de drenaje y vegetación natural de estos espacios, tales como la localización de nuevas infraestructuras, cambios de uso del suelo, construcciones residenciales y todas aquellas actuaciones no ligadas directamente al desarrollo de las utilidades preferentes.*

Por ello, cuando en la Memoria de Ordenación del presente Plan de Ordenación del Territorio, Capítulo 4. *Ordenación de recursos naturales, paisajísticos y culturales y prevención de riesgos*, Apartado 4.1. *Zonas de protección*, se expone (pág. 85): *La protección se llevará a cabo según las determinaciones de las normativas sectoriales*, la conclusión inmediata es que la construcción de la Conexión Sur Metropolitana no está autorizada.

Es sin duda en el eje Aljaraque-Huelva-San Juan del Puerto donde se aprecian como insuficientes las medidas establecidas por el presente Plan, ya que a pesar de que todos sus diagnósticos indican que es en esta zona donde hay que mejorar más la comunicación, se limita a reservar para el transporte público rodado el puente del Sifón (Artículo 29. *Plataformas multimodales (D)*, Apartado 2). Por otra parte, el Artículo 86. *Infraestructuras de abastecimiento de agua (D)*, Apartado 2), Punto d), señala que es necesaria la creación de un nuevo paso sobre el río Odiel, ya que el correspondiente al puente Sifón es obsoleto y sufre frecuentes averías.

Así pues, lo que realmente se necesita para franquear el río Odiel es una apuesta de futuro que solucione por mucho tiempo la movilidad del entorno. Es evidente que el puente Sifón está totalmente obsoleto y la mejor opción es derribarlo y sustituirlo por otra infraestructura, con reserva para un tráfico ferroviario que comunique la capital con Aljaraque, Bellavista y Corrales, con plataforma también para el tráfico rodado y vía multimodal, a la vez que pueda soportar una nueva conducción de agua; esta solución sería bastante menos onerosa que la Conexión Sur Metropolitana: no tendría la necesidad de elevarse a 45 metros de altura para permitir el tráfico portuario, la distancia entre las orillas del Estuario es mucho menor, y podría elegirse un diseño singular que dotaría a la ciudad, aquí si, de una nueva seña de identidad. Además, encajaría perfectamente con la propuesta actual de recuperación urbana, ya en marcha, del frente norte de los muelles y tinglados de pescadería. El cálculo de su impacto ambiental debería contemplar, entonces, que se trata de sustituir una infraestructura por otra.

Para este artículo solicitamos y proponemos:

**Su SUPRESIÓN.**

Al artículo 24. 3) a).

Para este artículo (nuevos itinerarios de conexión con los tres hospitales), considerado entre las propuestas a medio y largo plazo), solicitamos y proponemos que

**Sea INCORPORADO a los contemplados en el artículo 25.2),** en el que se determinan las actuaciones prioritarias.

Al artículo 24. 3) d).

Para este artículo (estudio de un nuevo acceso a Mazagón desde la N-431), solicitamos y proponemos que sea **SUPRIMIDA** la expresión “el nuevo trazado desdoblado de”, quedando redactado con el siguiente tenor:

**“d) Estudio de viabilidad de un acceso desde la N-442 a los nuevos desarrollos del extremo occidental de Mazagón”**

Al artículo 25. 2) c).

Para este artículo (“Estudio de la posibilidad de integrar carriles para bicicletas” –en el diseño de itinerarios paisajísticos-) solicitamos y proponemos

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 28.9)

Para este artículo, *relativo en su conjunto al Plan de transportes de la Aglomeración Urbana*, solicitamos y proponemos.

**Que la expresión “Asegurar la fluidez de la movilidad...” sea sustituida por “Asegurar la reducción y fluidez de la movilidad...”.**

Al artículo 30. 2.a).

Para este artículo, *relativo en su conjunto a los nodos articuladores del transporte público*, solicitamos y proponemos

**SUPRIMIR el término “aeropuerto”.**

## Titulo segundo: Ordenación de los usos

### Capítulo 01 – Disposiciones generales sobre los usos urbanos.

Al artículo 45.1) e)

Dado que los procesos de urbanización del ámbito han supuesto a lo largo de las últimas décadas un elevado despilfarro de suelo –recurso, recordémoslo para los administradores de la res pública olvidadizos, con carácter de no renovable-, en muchos casos con la merma de espacios de notables valores naturales y degradación de otros

espacios que deberían ser restaurados a su condición originaria, y teniendo en cuenta la gran bolsa de viviendas vacías en el área, para este artículo solicitamos y proponemos la **SUSTITUCIÓN** de su redacción actual por el siguiente tenor:

“e) Procurar el uso eficiente del suelo, priorizando el aprovechamiento de la ciudad existente mediante políticas de puesta en uso de las viviendas vacías en régimen de alquiler frente a nuevos procesos de urbanización, y encauzando el crecimiento urbano compacto. Estas políticas de vivienda sostenible deberán dedicarse preferentemente a familias con ingresos inferiores a los 36.000 euros anuales (5.5 veces el Iprem, umbral económico fijado en el actual Plan Concertado de Vivienda y Suelo para acceder a una VPO) y, para evitar su excesivo endeudamiento, establecer ayudas públicas que garanticen que no tengan que destinar más de un 25 % de su renta al pago del alquiler.”

#### Al artículo 46

Dada la importancia que, en el contexto de políticas de sostenibilidad reales y no demagógicas y falaces, deberían tener la recuperación de espacios degradados, la integración paisajística, así como la mejora del paisaje urbano, para este artículo solicitamos y proponemos:

#### **Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Por otra parte, **RECOMENDAMOS** a la Consejería competente en materias de vivienda y ordenación del territorio la definición de lo que, en el contexto de este Plan, se considera como “vivienda a precio asequible”, sin la cual el contenido del número 1 de este artículo sólo suena a mera declaración de intenciones falaz, falta de contenidos y sin garantía alguna de su cumplimiento.

#### Al artículo 47. 2) a)

Para este artículo (“Adoptar como referencia estructural las preexistencias morfológicas territoriales existentes, tratando de adaptarse al paisaje natural, reconociendo los recursos y elementos naturales y culturales significativos existentes, e integrándolos en la ordenación”) solicitamos y proponemos

#### **Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

#### Al artículo 47. 2) c)

Para este artículo (“Procurar la accesibilidad mediante transporte público.”) solicitamos y proponemos

#### **Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 47.2) g)

Para este artículo (“Delimitar las fases del desarrollo urbano según límites claros, determinados por elementos físicos que eviten zonas de transición degradadas.”) solicitamos y proponemos

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 47.3) j)

Dada la imperiosa necesidad de reducir emisiones del sector transporte, con enorme incidencia en el calentamiento global, uno de los problemas ambientales de mayor calibre en el ámbito planetario, para este artículo solicitamos y proponemos

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 48.1.a)

Dado que un uso eficiente del suelo, como recurso no renovable, debe ser prioritario en cualquier instrumento de planeamiento urbanístico, y que ello requiere limitar los desarrollos residenciales innecesarios, para este artículo solicitamos y proponemos la **ADICIÓN** al final del texto del siguiente tenor:

“...procurando, antes de acometer nuevos desarrollos urbanísticos, haber agotado las posibilidades de atención de esas necesidades mediante políticas de puesta en uso del parque de viviendas vacías”.

Y, por otra parte:

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

## **Capítulo 02. Ordenación de las Áreas de Oportunidad de Interés supramunicipal.**

A los artículos 51, 52, 53, 54 y 55.

Dado que en el ámbito existe una gran bolsa de suelos industriales vacantes, en especial en el antaño llamado y tan publicitado polígono agroalimentario y que, por otra parte, el mencionado Parque Tecnológico de Aljaraque se planea sobre montes públicos, siendo además una opción absurda desde el punto de vista de las dificultades de acceso, para estos artículos solicitamos y proponemos:

**Su SUPRESIÓN.**

### **Capítulo 03 – Ordenación de los usos náuticos y recreativos.**

Al artículo 57.4)

Para este artículo solicitamos y proponemos la SUPRESIÓN de la expresión:

**“...alojamiento hotelero...”**

### **Capítulo 04 – Ordenación de usos agrarios.**

Al artículo 59.2) c), i), j) y k)

Para este artículo solicitamos y proponemos

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 59.4)

Solicitamos y proponemos la adición de un nuevo artículo con el carácter de normativa y el siguiente tenor:

“59.4) En fincas agrícolas con superficie superior a las 10 has. se potenciará la creación de setos vivos de al menos 3 metros de anchura con los objetivos de contribuir a la conservación de la biodiversidad y a la prevención de la erosión (N).”

### **Capítulo 05 – Directrices para las marismas de Mendaña y El Pinar.**

Al artículo 61.1)

Dados los graves riesgos existentes en la zona, para estos artículos solicitamos y proponemos:

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 61.2)

Dados los graves riesgos existentes en la zona, para estos artículos solicitamos y proponemos:

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 61.31)

Dados los graves riesgos existentes en la zona, para estos artículos solicitamos y proponemos:

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 61.4)

Dados los graves riesgos existentes en la zona, para estos artículos solicitamos y proponemos:

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 61.5) d)

Para este artículo solicitamos y proponemos la **ADICIÓN** de una nueva letra d) con carácter de **NORMATIVA (N)** y el siguiente tenor:

**“d) Generación de una nueva zona de oportunidad con instalaciones de oficinas, sedes y espacios de ocio para todos aquellos estamentos políticos y empresariales que durante estos años han probado su absoluta confianza en la ausencia de riesgo de los residuos allí acumulados (N).**

Al artículo 61.5) e)

Para este artículo solicitamos y proponemos la **ADICIÓN** de una nueva letra e) con carácter de **NORMATIVA (N)** y el siguiente tenor:

**e) Zona de ocio con instalaciones de campo de golf, padel y paintball, destinada a los usuarios de la zona de oportunidad mencionados en la letra d) del artículo 61.5) (N).**

**Título tercero: Protección de los recursos naturales, paisajísticos y culturales.**  
**Riesgos naturales y tecnológicos:**

**Capítulo 01 – Zonas de protección.**

Al artículo 66.5)

Dado que uno de los objetivos esenciales de las políticas de ordenación del territorio consiste en su protección y, más concretamente, en “la protección de la naturaleza y del patrimonio histórico y cultural” según lo establecido en el artículo 2.2.b) de la LOTCAA, en ningún caso se debería aceptar que mediante modificaciones sectoriales pudiese ser disminuida la protección ni la superficie de un espacio protegido.

Por ello, para este artículo solicitamos y proponemos la **SUSTITUCIÓN** de su texto actual por el siguiente tenor:

**“66. 5) La ampliación justificada de los límites de los espacios incluidos en las Zonas de Protección Ambiental de conformidad con sus respectivas normativas sectoriales tendrá a los efectos del presente Plan la consideración de ajuste del Plan, sin que implique modificación del mismo. En caso de disminución de los límites de los espacios o de disminución de la figura de protección sectorial**

**específica, no se aceptará la citada modificación a no ser que se produzca el consiguiente proceso de revisión del POTAUH”**

Al artículo 66.6)

Los recientes temporales acaecidos en el litoral de Andalucía, además de poner de manifiesto la irresponsabilidad que ha movido durante décadas la actuación de Ayuntamientos y del propio Gobierno de la Junta de Andalucía en materia de planeamiento y desarrollo urbanístico en función de los grandes riesgos que ha conllevado para personas y bienes materiales, ha venido asimismo a evidenciar la necesidad de, para garantizar la seguridad de esos mismos bienes y personas, aumentar la franja de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre hasta los 500 metros, como ya en su día propusiera el Defensor del Pueblo de Andalucía.

Por ello, para este artículo solicitamos y proponemos la **SUSTITUCIÓN** de su texto actual por el siguiente tenor:

**“66. 6) Se establece mediante en siguiente Plan el incremento de la franja de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre hasta 500 metros en los suelos incluidos por este Plan en el Corredor litoral.”**

Al artículo 66.7)

Para este artículo solicitamos y proponemos:

Primero:

**Que de Recomendación (R) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Segundo:

**La ADICIÓN, al final del texto actual, del siguiente tenor:**

**“Como medida preventiva se acuerda paralizar todo proyecto urbanístico o de infraestructura que pueda interferir en el citado ámbito”.**

**Capítulo 02 – Recursos Culturales.**

Al artículo 72.6)

Dada la fragilidad ambiental del paraje natural Marismas del Odiel, y, en concreto, de la isla Saltés, que exigen la no localización en sus márgenes de instalaciones que puedan poner en riesgo sus frágiles valores naturales, para este artículo solicitamos y proponemos **SUPRIMIR** el siguiente texto:

**“...y por agua, para ello se instalará una instalación náutico-deportiva...”**

### **Capítulo 03. Riesgos naturales y tecnológicos.**

Al artículo 79.2)

Dado que la experiencia adquirida durante décadas nos demuestra que no tienen sentido alguno las mal llamadas regeneraciones costeras, que no son más que operaciones de maquillaje de una consolidación de nefastas planificaciones costeras en contra de las dinámicas naturales, en las que año tras año hay que invertir cantidades ingentes de fondos económicos, para este artículo solicitamos y proponemos **SUSTITUIR** su redacción actual por el siguiente tenor:

**“Art. 79.2) Se recomienda a la Administración General del Estado el estudio de la dinámica costera , y, la posterior adaptación de la costa a la misma, entre cuyas opciones se contemple la eliminación parcial o total de los espigones en la zona”.**

Al artículo 81.1.c)

Solicitamos y proponemos la **ADICIÓN** de un nuevo artículo con el siguiente tenor:

**“81.1) c). No existiendo posibilidad alguna de controlar y evitar los riesgos que puede conllevar un accidente relacionado con la cantidad de tanques y de almacenamientos de gases combustibles en la zona del Polígono Nuevo Puerto de Palos de la Frontera, se promoverá la no instalación de nuevas construcciones de este tipo, así como la eliminación progresiva en el tiempo de las mismas (D)”.**

### **Título cuarto. Infraestructuras básicas, energía y residuos.**

#### **Capítulo 01 – Objetivos generales.**

Al artículo 82.1)

Dado que “competitividad” es un concepto inespecífico y discutible no relacionable con el ámbito “aglomeración” – y de no ser así, debería ser explicado en que consiste en este contexto- solicitamos y proponemos que en este artículo sea **SUPRIMIDA** la expresión:

**“...mejorar la competitividad de la aglomeración...”**

Al artículo 82.2.

Dado que no existen estudios de huella ecológica de la “aglomeración urbana de Huelva” y que, por tanto, cualquier actuación que se pretenda en relación con dicho concepto carecería de sentido siendo no más que un “brindis al sol”, para este artículo solicitamos y proponemos la **ADICIÓN** al final del mismo del siguiente tenor:

**“...a partir de la adopción de compromisos para conocer su dimensión y las causas que la originan y deben ser objeto de actuación para dicha reducción”.**



## Capítulo 02 – Infraestructuras de abastecimiento y saneamiento.

### Al artículo 84.1) a)

Para este artículo, con una redacción calamitosa que induce a confusión, solicitamos y proponemos su **SUSTITUCIÓN** por el siguiente tenor:

“a) Incentivar la gestión integrada del agua, las obras e instalaciones de infraestructura hidráulica, así como las normas de utilización y las reglas de explotación a fin de lograr un mayor ahorro y eficiencia en los usos del agua, permitiendo así el incremento del excedente y su utilización sostenible.”

### Al artículo 84.1) b)

Dado que numerosos científicos han advertido que la Presa de Alcolea, aparte de innecesaria, puede ser fuente de graves riesgos derivados de la contaminación con metales pesados del río Odiel y su afluente el Oraque y que las tres prioridades que se indican para su uso demuestran claramente la ausencia de su necesidad (la primera está resuelta desde hace muchos años con los excedentes del sistema Chanza- Piedras y el embalse de Candón, mientras que poner nuevas zonas en regadío es inviable por razones económicas y ambientales. El trasvase a Doñana es también innecesario, si simplemente se hace cumplir la legalidad en los usos del agua en su comarca) para este artículo solicitamos y proponemos:

Su **SUPRESIÓN**.

### Al artículo 84.1) c) ix)

Dado que la elaboración de cualquier inventario debe hacerse con el objetivo de ejecutar las actuaciones necesarias para mejorar la situación de lo inventariado, para este artículo solicitamos y proponemos la **ADICIÓN** al final de su actual texto, del siguiente tenor:

“..., para proceder al cierre y clausura de pozos y captaciones ilegales”.

### Al artículo 86.2) a)

Según lo ya expresado en la alegación al artículo 84.1) b) para este artículo solicitamos y proponemos:

Su **SUPRESIÓN**.

### Al artículo 86.2) f)

Según lo ya expresado en la alegación al artículo 84.1) b) para este artículo solicitamos y proponemos:

Su **SUPRESIÓN**.

Al artículo 86.2) g)

Dado que durante décadas una de las principales fuentes de abastecimiento de agua potable a Huelva ha sido la procedente del embalse de Candón –desaprovechada en los últimos años por el deterioro de las conducciones- , se propone la **ADICIÓN** de un nuevo artículo con el siguiente tenor:

**“86.2) g) Reacondicionamiento de la conducción desde el embalse de Candón a Huelva.**

Al artículo 86.4) e)

Dado que la expresión “se procurará la instalación” con carácter de Directriz puede ser la mejor expresión para no llevarla a efecto nunca, para este artículo solicitamos y proponemos la **SUSTITUCIÓN** de la expresión “se procurará la instalación” por

**“Se instalarán caudalímetros...” siguiendo el texto igual hasta el final.**

Al artículo 87.2) b)

Dado que las conducciones de saneamiento del núcleo de Mazagón son causa cada año de vertidos a la playa, para este artículo solicitamos y proponemos la **ADICIÓN** al final del siguiente tenor:

**“...y de sus conducciones”.**

Al artículo 87.3) b) v)

Dado que la corrección de cauces ha venido significando de facto la destrucción de cauces naturales, para este artículo solicitamos y proponemos su **SUSTITUCIÓN** por el siguiente tenor:

**“Restauración y mejora de los cauces fluviales, especialmente los inmersos o en las inmediaciones de espacios protegidos o en curso de declaración como protegidos.”**

Al artículo 87.6)

Dado que resulta evidente, de sentido común y coherente con cualquier ordenación que no haya ningún motivo para llevar a la práctica lo que ya se tenía que haber hecho hace tiempo, para este artículo solicitamos y proponemos:

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

Al artículo 87.7)

Dado que resulta evidente, de sentido común y coherente con cualquier ordenación que no haya ningún motivo para llevar a la práctica lo que ya se tenía que haber hecho hace tiempo, para este artículo solicitamos y proponemos:

**Que de Directriz (D) pase a ser considerado como Normativa (N)**

**Capítulo 03. Infraestructuras energéticas y de telecomunicación.**

Al artículo 88. 2)

Dado que en la actualidad no existe posibilidad de controlar la fuente de consumo en el sistema eléctrico, que es el origen de una parte importante de las emisiones, pero sí se puede actuar en todos los casos sobre la generación o el suministro para este artículo solicitamos y proponemos la **SUSTITUCIÓN** de la expresión "...disminuyendo el consumo..." por

**"...sustituyendo las fuentes de energías no renovables, favoreciendo las renovables..."**

Al artículo 92.1) e)

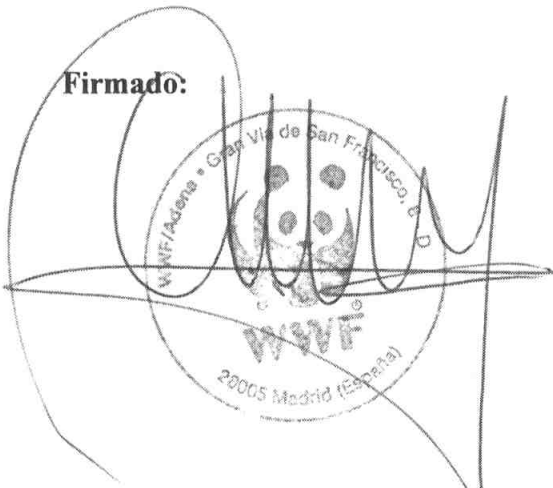
Dado que no existe razón alguna que justifique acumular más riesgos de catástrofe con la concentración de grandes cantidades de sustancias de alto riesgo en apenas 1 kilómetro de radio –en EE.UU., país de referencia en materia de seguridad con combustibles no se permite la concentración de depósitos de combustibles que se sitúa en el polo de Palos y menos cuando son de GNL, para cuyos accidentes graves con explosión expansiva, los planes de emergencia no tienen ninguna eficacia- para este artículo solicitamos y proponemos:

**Su SUPRESIÓN.**

Y por todo ello solicitamos se consideren presentadas las presentes alegaciones y sean consideradas por ser de justicia

En Huelva, a 5 de abril de 2010

**Firmado:**

A handwritten signature in black ink is written over a circular WWF logo. The logo features a panda and the text "WWF/Adena • Gran Vía de San Francisco, 6 D" around the top edge and "WWF 2005 Madrid (España)" around the bottom edge. The signature is a cursive scribble that partially obscures the panda and the text.

