



(Comisión de Urbanismo)

MOCIÓN QUE PRESENTA MESA DE LA RÍA DE HUELVA PARA SU DEBATE Y APROBACIÓN EN PLENO PARA LA CREACIÓN DE LA SOCIEDAD PÚBLICA INTERADMINISTRATIVA 'HUELVA RÍA 2030', PARA LA PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y GESTIÓN DEL DESARROLLO DE SUELOS Y ESPACIOS DE TITULARIDAD PÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El modelo económico e industrial impuesto históricamente en Huelva, al margen de la decisión y participación de sus ciudadanos, ha consistido en la extracción intensiva de sus recursos y el uso de sus marismas y ríos para evacuar los vertidos sobrantes, lo cual ha significado un modelo que mediante la contaminación de nuestra marisma, mar, tierra y aire, impidió la implantación de otros sectores productivos más sostenibles. Este modelo de ciudad definitivamente ha llegado a su fin.

Huelva se encuentra entre las primeras poblaciones en los índices de desempleo y entre las últimas en desarrollo y prosperidad, ahondando en el subdesarrollo que sufrimos desde hace varias décadas. Además, contamos con uno de los mayores problemas ambientales y sanitarios, resultado de un 'ecocidio' de talla mundial, un 'crimen de estado' perpetrado por todas las administraciones que históricamente se han puesto del lado de las multinacionales contaminantes.

Huelva necesita un cambio profundo y estructural de su modelo de ciudad, para lo que resulta fundamental la participación ciudadana, y que por tanto se nos dejen decidir a los onubenses la ciudad en la que queremos vivir.

Las necesarias infraestructuras siempre se nos han negado. Además, las pocas que años atrás llegaron, no fueron para nuestra ciudad, sino para cubrir las necesidades e intereses de la industria química. Así, se proyectó el Puente Sifón como soporte de la tubería necesaria para surtir de agua a las fábricas, el Puente del

Tinto para conectar los polígonos industriales interior y exterior o el Paseo de la Ría, que fue proyectado inicialmente como una gran balsa de rellenos contaminados procedentes del dragado de la Ría, de la misma forma que se hace en las balsas del Espigón. Solo hace falta consultar los números de los diferentes presupuestos estatales o autonómicos para apreciar que las grandes partidas se destinan a obras portuarias de un Puerto cuyo único interés consiste en mantener el “estatus industrial fósil, sucio y contaminante” de la ciudad. Las grandes inversiones en infraestructuras y subvenciones en la capital siempre fueron destinadas a los intereses y necesidades de las industrias químicas, sin procurar el beneficio ni la participación de la ciudadanía.

Hacemos hincapié en que “se nos deje decidir a los onubenses”, porque Huelva siempre ha sido **una ciudad intervenida social y urbanísticamente**. Huelva, como en tiempos de la dictadura, sigue careciendo de libertad y democracia para que seamos los ciudadanos quienes fijemos nuestro destino. Los intereses de las multinacionales coloniales contaminantes siempre primaron frente a los de los ciudadanos desde la creación del ‘Polo Químico’. Un conglomerado que, fruto de una imposición del Gobierno Central, sirvió a los intereses nacionales en beneficio del crecimiento estatal y en detrimento del local. Hay pruebas palpables de esa falta de democracia en esta ciudad.

A mediados de 1979, siendo alcalde Carmelo Romero Núñez (UCD), el primer Plan General de Ordenación Urbana del periodo democrático, aprobado por el Ayuntamiento de Huelva, eliminaba las fábricas de la Punta del Sebo impuestas durante la dictadura franquista. Dicho plan consideraba “absolutamente inadecuado el emplazamiento actual del Polo Químico”. De ésta manera, Huelva contemplaba, frente a la contaminación y daños a la salud, la recuperación de una Avenida Francisco Montenegro sin industrias químicas.

Este gran alcalde, muy recordado por los ciudadanos, pero olvidado por la historia, presentó su dimisión el 16 de diciembre de 1979 invocando una enorme “falta de colaboración del Gobierno Central”. Ese mismo día trascendió una reunión del Gobierno con las industrias que anunciaba un “Plan de acciones urgentes en la Punta del Sebo para reducir la contaminación”, una suerte de enormes inversiones por un importe de dos mil millones de pesetas, destinadas a las industrias y a los

daños que ellas mismas habían provocado. Se trataba de un Plan que, según el Gobierno, “haría innecesaria esa modificación del Plan General aprobada por el Ayuntamiento de Huelva”. Unos meses después, a los onubenses se nos impuso la Orden Ministerial de 12 de julio de 1980, que aprobaba el Plan General (PGOU) con excepción de lo previsto por nuestro consistorio para Francisco Montenegro. El Gobierno Central había dejado en suspenso la recuperación de la Punta del Sebo, dando la espalda una vez más a la ciudad de Huelva e imponiéndonos el seguir siendo una colonia del capital químico.

La redacción del siguiente PGOU de Huelva se aprobó en 1999. Fue impulsado por un gobierno en minoría del PP y apoyado por IU. Este nuevo plan legalizó las industrias en base a los “Acuerdos para la recuperación de la Avenida Francisco Montenegro de 1991”, promovidos por un PSOE beligerante, solo los primeros años, con la presencia de las industrias en la Punta de Sebo. Los acuerdos del 91, vestidos falsamente como un documento de participación ciudadana, fueron unos acuerdos de instituciones, administraciones y de la propia industria, que a la postre supusieron el mayor engaño y traición que la clase política ha realizado a Huelva, pues quienes lo firmaron, lo hicieron a sabiendas de que los iban a incumplir. Legalizaron las industrias, dándole estabilidad hasta el final de su vida útil.

“Recuperar progresiva y escalonadamente la Punta del Sebo sin instalar más industrias pesadas” era la parte de esos acuerdos que beneficiaba los intereses de la ciudad, lo que se incluyó en el Plan General. Un plan que se incumplió pocos años después, pues fueron llegando a la Punta del Sebo nuevas industrias, las responsables del atentado ambiental y sanitario que, sin dejar desarrollar otros sectores productivos, deprimen la economía y el empleo onubense y nos conducen a la cola de las estadísticas económicas del país. Entre 1993 y 1995 se implantan Atlantic Copper y Fertiberia con sus vertidos de fosfoyesos autorizados por la Junta, una empresa adquirida por Villar Mir a una peseta la acción, todo un pelotazo empresarial, pues el Gobierno de la Nación la acababa de sanear con una subvención encubierta fraudulentamente en un préstamo de más de 51 millones de euros de dinero público. Después, en 2004 se construye cautelarmente la nueva central térmica de Endesa, pese a la denegación de la licencia de obras y la contestación de toda Huelva. En 2012 aterrizó Fertinagro en los terrenos cedidos por

Rhodia a Nilefos, empresa afincada en un paraíso fiscal que huyó una vez que recibió de la Junta de Andalucía una subvención de 2,3 millones de euros, auspiciado por un gobierno de PSOE e IU.

Hoy sigue vigente el desfasado PGOU del 99, pero su revisión, donde los ciudadanos podamos diseñar y decidir nuestra ciudad y, especialmente, una Punta del Sebo como eje de un nuevo modelo, se retrasa constantemente. Mientras, el alcalde y el resto de grupos municipales apoyan el 'Plan Estratégico-2025', que propone el mantenimiento de la actual ciudad química industrial y el Puerto prepara por su cuenta una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) que vulnera nuevamente el Plan General y sirve como barrera de protección de esa industria contaminante. Un mantenimiento industrial o una ZAL que el alcalde rechaza cuestionar en referéndum.

La editorial de un medio de comunicación local señalaba el 23 de febrero de 2017 "el plan estratégico no es un texto parido por un partido, sino que cuenta con el respaldo de todos, menos Mesa de la Ría, y, por tanto, sus conclusiones han de ser tomadas como ley fundamental", lo que es totalmente inexacto, pues la participación ciudadana no está regulada en los planes estratégicos, los cuales nunca adquieren el 'rango de ley' que sí se obtiene por medio del planeamiento urbanístico.

En conclusión, Huelva tiene un enorme problema ambiental, sanitario, de contaminación de suelos, así como deficiencias clamorosas en infraestructuras. Pero la mejora de las comunicaciones no podrá solucionar, por si sola, la enorme ruina que relega a Huelva a la cola de España. Tampoco podremos fijar qué infraestructuras necesitamos si no definimos qué ciudad queremos, una ciudad muerta o una ciudad viva. Huelva debe tener capacidad para decidir por qué modelo productivo apuesta y, sobre todo, solventar el principal déficit, el déficit democrático, para que, desde ahora, no sean otros quienes decidan por nosotros y seamos los onubenses quienes diseñemos nuestro futuro.

La deuda de España con Huelva es enorme, pero la primordial consiste en restablecer la democracia y participación para que los ciudadanos diseñemos nuestra ciudad, una Huelva que, si no actuamos, agoniza.

Otras ciudades, como es el caso de Bilbao, acometieron hace varias décadas un proceso de transformación urbanístico y económico para lograr una ciudad urbanita y atractiva para sus habitantes. Este proceso se inició en 1992 con la creación de la sociedad pública **Bilbao Ría 2000** (Sociedad para la regeneración urbanística de Bilbao y su entorno), con el objetivo de recuperar las zonas degradadas y áreas industriales, elaborando proyectos de mejora del transporte, urbanismo y medio ambiente, lo que ha convertido a esta ciudad en un modelo de referencia de otros países.

Tras su resurgimiento y transformación, Bilbao se ha convertido en una ciudad de referencia internacional del turismo comercial y de negocios y ha despertado el interés para ser sede de importantes eventos (congresos, ferias...), como los que se celebran en Bilbao Exhibition Centre (BEC), en el Palacio de Congresos y de la Música Euskalduna, Museo Guggenheim, Alhóndiga Bilbao, como grandes referentes.

En la conversión de una ciudad industrial a una de servicios y de negocios ha tenido también un papel importante la SPRI, Agencia Vasca de Desarrollo Empresarial, dependiente del Gobierno Vasco. Esta institución ha ayudado a la promoción de empresas del Territorio Histórico de base tecnológica y de I+D, avanzadas y menos contaminantes, lo que ha hecho que sea partícipe de la regeneración y el paso de una ciudad industrial a una de servicios. La SPRI forma parte de las iniciativas de Basque Country Expertise, cuyo objetivo principal es que se conozcan y se vendan en el exterior los proyectos de gestión de éxito desarrollados en el País Vasco, la creación de ciudades sostenibles, como en este caso Bilbao, así como buscar negocios en el extranjero a las empresas locales.

En Bilbao optaron por recuperar el espacio ocupado por la industria para transformar la ciudad en icono de servicios, turismo y cultura. Así, se realizaron las obras de algunos edificios emblemáticos y singulares como el Museo Guggenheim, y el Palacio de Congresos y de la Música Euskalduna, cuya actividad ha repercutido en la transformación de la ciudad, en el aumento del turismo (de ocio, comercial y de negocios) y en el confort de los ciudadanos con espacios más abiertos y que invitan a dar un paseo, hacer deporte y disfrutar del ocio en general.

La reconversión a la que se ha sometido Bilbao le ha llevado a conseguir numerosos galardones. Entre ellos, el I Premio Lee Kuan Yew World City Prize (2010), conocido como el premio Nobel de las ciudades, por su proceso de transformación. Asimismo, a comienzos de 2013, el entonces alcalde de Bilbao, Iñaki Azkuna, fue galardonado con el Premio Mejor Alcalde del Mundo 2012, concedido por la Fundación City Mayors, en reconocimiento a su participación en la transformación de la capital (de una ciudad industrial a centro internacional del turismo y las artes).

De este modo, si en el caso de Bilbao se utilizó la figura de la **Sociedad 'Bilbao Ria 2000'** para materializar la necesaria transformación urbanística y económica que llevaron a cabo, en el caso de Huelva se podría recurrir a la constitución de una **sociedad pública** mediante del "**Convenio Interadministrativo**", para que todos los actores que tienen que tomar partido en la modernización de nuestra ciudad (Gobierno Central, Junta de Andalucía, Ayuntamiento, Diputación y Autoridad Portuaria) trabajen de manera coordinada en el diseño y materialización de la Huelva de las próximas décadas.

La figura del Convenio Interadministrativo podríamos definirla como aquel "negocio jurídico de Derecho Público que celebran las Administraciones y entes públicos en pie de igualdad, con el fin de satisfacer las necesidades derivadas de la colaboración administrativa". Tiene su soporte legal en los artículos 47 y ss. de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y se enmarca dentro del principio de colaboración y relaciones entre Administraciones Públicas al que se refiere el artículo 140.c) del referido texto legal.

De forma esquemática podríamos citar la regulación actualmente vigente en materia de convenios de colaboración de la forma que sigue:

- Convenios interadministrativos firmados entre dos o más Administraciones Públicas, o bien entre dos o más organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes de distintas Administraciones públicas. Regulado por el artículo 47 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

- Convenios entre la Administración Local y las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas. Regulados en el artículo 57 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases del Régimen Local, de forma que la cooperación económica, técnica y administrativa entre dichas Administraciones, tanto en servicios locales como en asuntos de interés común, se desarrollará con carácter voluntario, bajo las formas y en los términos previstos en las leyes, pudiendo tener lugar mediante convenios administrativos.

Otras ciudades como Barcelona, Salamanca o Sevilla han aprovechado la celebración de eventos o efemérides para planificar su modernización, Bilbao lo hizo sin evento con el simple apoyo y gestión de todas las administraciones remando todas en pro de la defensa del interés de la ciudad.

En el caso de Huelva, planteamos una fecha simbólica como objetivo de la Sociedad Pública: el año 2030, en consonancia con los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (2015-2030)**, una iniciativa impulsada por Naciones Unidas para dar continuidad a la agenda de desarrollo tras los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Son 17 objetivos y 169 metas propuestos como continuación de los ODM incluyendo nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible y la paz y la justicia, entre otras prioridades. Tras un proceso de negociación sobre los ODS que involucró a 193 estados miembros de la ONU, el 25 de septiembre de 2015, los 193 líderes mundiales aprobaron en una cumbre celebrada en Nueva York en reunión plenaria de alto nivel de la Asamblea General una Agenda que lleva por título “**Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**”

Huelva, es el mundo en pequeño, tiene todos los problemas que acechan a la humanidad y puede demostrar al mundo que podemos resolverlos. La Sociedad Pública interadministrativa podría denominarse ‘**Huelva Ría 2030**’, con vista a obtener los objetivos durante la década que se celebrará el **Bicentenario de la Capitalidad** de la provincia previsto para el año 2033

Por todo ello, Mesa de la Ría de Huelva presenta para su aprobación por el Pleno del Ayuntamiento, en virtud del art. 72 y concordantes del Reglamento Orgánico Municipal del Ayuntamiento de Huelva, la siguiente

MOCIÓN:

ÚNICO: Que desde el Ayuntamiento se inste a la creación de un órgano o Sociedad Pública interadministrativa formada por todas las instituciones propietarias o gestoras de suelo y/o patrimonio en la ciudad de Huelva y que esté representado por sus máximos titulares en los porcentajes que se decida, a saber: Ayuntamiento, Junta de Andalucía, Estado, Renfe-Adif, Puerto de Huelva, Instituciones Penitenciarias, Diputación Provincial, etc., con un doble objetivo:

A.- Que desde dicho órgano se consensue, con la preceptiva evaluación técnica de las diferentes administraciones, un plan de desarrollo de infraestructuras prioritarias para la provincia de Huelva en las que se priorice el transporte público y social con el objetivo de la sostenibilidad ambiental y la reducción de los gases de efecto invernadero, con vistas a la agenda 2030 y la creación de una industria pública de descontaminación de suelos.

B.- Que desde dicha Sociedad Pública, se promueva el desarrollo de los suelos y los edificios patrimoniales cedidos a la misma de manera paralela a la revisión del Plan General participado por la ciudadana, destinando sus plusvalías por primera vez al beneficio e interés general de la ciudad de Huelva, como parte del pago de la enorme deuda que el Estado tiene con la ciudad, para que Huelva pueda salir del vagón de cola de las estadísticas económicas, de desempleo y de la emigración de jóvenes y talentos.

En Huelva, a 19 de marzo de 2019



Rafael Gavilán Fernández

Concejal de Mesa de la Ría de Huelva