

ANEXO 5

ÍNDICE DEL PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE JEREZ DE LA FRONTERA

- 0. Resumen ejecutivo
 - 0.1. Marco legislativo aplicable
 - 0.2. Descripción de la zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera
 - 0.3. Evaluación de la calidad del aire en la zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera
 - 0.3.1. Descripción de los sistemas de medida empleados
 - 0.3.2. Concentraciones observadas
 - 0.4. Procedencia de los niveles de partículas: inventario de emisiones y análisis factorial de la contribución de fuentes
 - 0.5. Objetivos de reducción considerados
 - 0.6. Medidas planteadas para la reducción de los niveles de partículas
 - 0.7. Reducciones conseguidas con las medidas planteadas
 - 0.8. Consideraciones finales con respecto a los objetivos de reducción a conseguir
 - 0.9. Plan de Vigilancia y Seguimiento
- 1. Introducción
 - 1.1. Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
- 2. Fundamento jurídico
 - 2.1. Marco legislativo europeo
 - 2.2. Marco legislativo estatal
 - 2.3. Marco legislativo autonómico
- 3. Normativa aplicable
 - 3.1. Normativa sobre gestión de la calidad del aire
 - 3.2. Normativa sobre niveles de inmisión de contaminantes atmosféricos
 - 3.3. Normativa sobre limitación de emisión de contaminantes a la atmósfera
 - 3.3.1. Actividades industriales
 - 3.3.2. Vehículos a motor
 - 3.3.3. Otras actividades
- 4. Zona afectada
 - 4.1. Información general
 - 4.2. Estimación de la superficie afectada y la población expuesta
 - 4.3. Análisis socioeconómico
 - 4.4. Datos topográficos relevantes
 - 4.5. Datos climáticos útiles
 - 4.5.1. Temperaturas
 - 4.5.2. Radiación solar
 - 4.5.3. Pluviometría
 - 4.5.4. Vientos
 - 4.5.5. Inversión térmica
 - 4.6. Objetivos de protección
 - 4.6.1. Salud de las personas
 - 4.6.2. Patrimonio cultural
- 5. Evaluación de la calidad del aire
 - 5.1. Técnicas de medida
 - 5.1.1. Mediciones fijas
 - 5.1.2. Mediciones indicativas
 - 5.2. Concentraciones observadas
 - 5.2.1. Mediciones fijas

- 5.2.2. Mediciones indicativas
- 5.3. Contaminación debida a fenómenos de intrusión sahariana
 - 5.3.1. Identificación de los episodios de polvo africano con impacto en los niveles de MPA (material particulado atmosférico)
 - 5.3.2. Cuantificación de la carga neta de polvo africano en las superaciones de los niveles diarios de PM₁₀
 - 5.3.3. Contribución de la carga neta de polvo africano al valor medio anual
- 5.4. Caracterización del material particulado en Jerez de la Frontera
 - 5.4.1. Componentes mayoritarios y elementos traza
 - 5.4.2. Conclusiones
- 5.5. Comparación de los niveles registrados de PM₁₀ en otras estaciones
- 5.6. Conclusiones de la evaluación de la calidad del aire
- 6. Origen de la contaminación
 - 6.1. Introducción
 - 6.2. Metodología empleada
 - 6.2.1. Información de base
 - 6.2.2. Criterios de cálculo
 - 6.3. Fuentes de emisión responsables de la contaminación
- 7. Análisis de la situación
 - 7.1. Factores que influyen en los niveles de concentración de partículas en el aire
 - 7.2. Contribución de las fuentes locales a los niveles de inmisión de PM₁₀
 - 7.2.1. Meteorología representativa para aplicación de modelos de dispersión
 - 7.2.2. Modelización del tráfico
 - 7.2.3. Modelización de las actividades industriales y canteras
 - 7.3. Detalle de los factores responsables de la superación. Valoración de resultados
 - 7.3.1. Materia mineral
 - 7.3.2. Transporte regional
 - 7.3.3. Tráfico rodado
 - 7.3.4. Actividades industriales
 - 7.3.5. Actividades agrícolas y sector residencial/comercial/institucional
 - 7.3.6. Aerosol marino
 - 7.3.7. Valoración de resultados
 - 7.4. Posibles medidas de mejora de la calidad del aire
 - 7.4.1. Prevención
 - 7.4.2. Tráfico rodado y movilidad
 - 7.4.3. Sector residencial/comercial/institucional
 - 7.4.4. Actividades industriales y extractivas
 - 7.4.5. Sensibilización
 - 7.4.6. Otras medidas
 - 7.5. Objetivos cuantificados de reducción de niveles de contaminación para cumplir la legislación vigente
 - 7.6. Análisis del efecto fin de semana como referencia de la efectividad de las medidas planteadas
- 8. Análisis de las medidas de mejora
 - 8.1. Regulaciones, políticas y planes existentes en el ámbito territorial del Plan, con potencial incidencia en su desarrollo
 - 8.1.1. Nivel internacional
 - 8.1.2. Nivel estatal
 - 8.1.3. Nivel autonómico
 - 8.1.4. Nivel local
 - 8.2. Medidas o proyectos de mejora existentes antes del año 2008
 - 8.2.1. Nivel internacional
 - 8.2.2. Nivel estatal

- 8.2.3. Nivel autonómico
- 8.2.4. Nivel local
- 8.3. Impacto de las políticas existentes sobre la emisión de partículas y de precursores de partículas secundarias
 - 8.3.1. Sector tráfico
 - 8.3.2. Sector residencial/comercial/institucional
 - 8.3.3. Sector industrial
- 8.4. Medidas o proyectos de mejora planeados o en fase de investigación a largo plazo
 - 8.4.1. Implantación comercial del vehículo eléctrico
 - 8.4.2. Incorporación de criterios ambientales en el diseño de ciudades y edificaciones
- 9. Plan de Actuación
 - 9.1. Medidas de mejora del plan
 - 9.1.1. Relación de medidas
 - 9.1.2. Fichas de medidas
 - 9.1.3. Grupo 1: Medidas definidas
 - 9.1.4. Grupo 2: Directrices de las medidas que han de ponerse en marcha y cuya definición corresponde al Organismo/Administración competente
 - 9.2. Valoración conjunta de las medidas de mejora incluidas en el Grupo 1 (medidas definidas)
 - 9.2.1. Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1)
 - 9.2.2. Valoración de las medidas orientadas a la industria (Grupo 1)
 - 9.2.3. Valoración de las medidas orientadas al sector doméstico (Grupo 1)
 - 9.2.4. Valoración del resto de medidas (Grupo 1)
 - 9.3. Objetivo conjunto de las medidas de mejora incluidas en el Grupo 2 (directrices para desarrollo de medidas adicionales)
 - 9.3.1. Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia mineral
 - 9.3.2. Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia carbonosa y compuestos inorgánicos secundarios
 - 9.3.3. Objetivo para medida orientada a descontar la contribución del aerosol marino
 - 9.4. Medidas de mejora de ámbito regional
 - 9.5. Reducciones conseguidas con las medidas planteadas
 - 9.6. Consideraciones finales con respecto a los objetivos de reducción a conseguir
- 10. Medio de financiación
 - 10.1. Introducción
 - 10.2. Cuantificación económica, distribución temporal y entidad financiadora
 - 10.2.1. Inversiones de las Administraciones Públicas
 - 10.2.2. Inversiones privadas
- 11. Plan de Vigilancia
 - 11.1. Plan de Vigilancia de la Calidad del Aire
 - 11.1.1. Estaciones fijas de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire
 - 11.1.2. Otros métodos de muestreo
 - 11.2. Plan de Vigilancia de las Emisiones a la Atmósfera
- 12. Bibliografía
- 13. Glosario

0. RESUMEN EJECUTIVO

La contaminación atmosférica es uno de los principales problemas medioambientales a los que es necesario hacer frente debido a su incidencia directa en la salud humana. Las afecciones que causa están asociadas, principalmente, a los sistemas respiratorio y cardiovascular. Los grupos de población más afectados son las personas de avanzada edad, las mujeres embarazadas, los niños y las personas con enfermedades respiratorias o cardiovasculares crónicas.

Las Administraciones responsables han desarrollado normativa tanto para lograr la reducción de las emisiones como para disminuir los niveles de contaminantes permitidos en el aire ambiente. En este sentido, las Administraciones competentes deben adoptar planes y programas para la mejora de la calidad del aire y el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en su ámbito territorial, así como para minimizar o evitar los impactos negativos de la contaminación atmosférica, en los casos en que se registren superaciones de los niveles máximos permitidos de determinados contaminantes atmosféricos.

En Andalucía, los datos registrados de partículas menores de 10 micras (PM_{10}) durante el periodo 2003-2010 en las estaciones de medida de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (RVCCAA), ponen de manifiesto niveles superiores de los valores límite incrementados por el margen de tolerancia para los años 2003 y 2004, mientras que durante el periodo 2005-2010, en varias zonas se han incumplido los valores límite tanto diario como anual, cuya fecha inicial de cumplimiento era el año 2005.

Entre las zonas en las que se ha dividido Andalucía y donde se han superado los valores legales de PM_{10} , se encuentra la zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera. En este capítulo, se realiza un resumen del Plan de mejora de la calidad del aire propuesto para esta zona, que se encuentra ampliamente desarrollado en los capítulos posteriores. El objetivo, por tanto, es contextualizar el problema a resolver, identificando las causas que lo generan, cuantificar los objetivos de reducción a alcanzar y comprobar si con las medidas existentes, dichos objetivos se alcanzan.

0.1 MARCO LEGISLATIVO APLICABLE

El marco jurídico inicial en el que se desarrolla el presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire viene establecido por la Directiva 96/62/CE, del Consejo, de 27 de septiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente (Directiva Marco), mediante la que se instituyen las bases de una estrategia común en el ámbito de la Unión Europea. Entre los fines principales de la Directiva 96/62/CE, figuran definir y establecer objetivos de calidad del aire ambiente para los distintos contaminantes, introduciendo métodos y criterios comunes de evaluación. Asimismo, recoge la obligación, por parte de los organismos competentes, de delimitar sus territorios en diferentes zonas homogéneas en cuanto a la calidad del aire y de realizar una valoración preliminar en cada una de ellas. Igualmente, establece la necesidad de disponer de información adecuada y de procurar que dicha información se encuentre a disposición de la ciudadanía.

En relación con el control de la calidad del aire, la Directiva Marco prevé la elaboración y aplicación de planes o programas de actuación. Así, el artículo 8.3 establece que en las zonas y aglomeraciones en que los niveles de uno o más contaminantes rebasen el valor límite incrementado por el margen de exceso tolerado, los Estados Miembros tomarán medidas para garantizar la elaboración o la aplicación de un plan o programa que permita regresar al valor límite dentro del plazo fijado.

La Directiva Marco se desarrolla mediante normas específicas, denominadas Directivas Hijas, referentes a determinados contaminantes. Así, la Directiva 1999/30/CE del Consejo, de 22 de abril de 1999, es la relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente.

En el ámbito de la normativa comunitaria, también es necesario hacer mención a la nueva Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Ésta supone la revisión, a la luz de los últimos avances científicos y sanitarios, y de la experiencia de los Estados Miembros, de la normativa europea mencionada, incorporando Directivas anteriores, con el fin de ofrecer mayor simplificación y eficacia normativa para el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad del aire ambiente.

La nueva Directiva 2008/50/CE se transpone al ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

A partir de lo anterior, los valores límite aplicables para la concentración de PM_{10} en el aire ambiente se muestran en la tabla siguiente, siendo la superación de los mismos el origen de la elaboración del presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire.

Tabla 0.1 Valores límite con respecto a las partículas PM₁₀ (µg/m³) en condiciones ambientales.

VALORES LIMITE CON RESPECTO A LAS PARTICULAS PM ₁₀ (µg/m ³) EN CONDICIONES AMBIENTALES			
	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	50 µg/m ³ de PM ₁₀ que no podrán superarse en más de treinta y cinco ocasiones por año	1 de Enero de 2005
Valor límite anual para la protección de la salud humana	Un año civil	40 µg/m ³ de PM ₁₀	1 de Enero de 2005

0.2 DESCRIPCIÓN DE LA ZONA DEL NÚCLEO URBANO DE JEREZ DE LA FRONTERA

El Plan de Mejora de la Calidad del Aire del núcleo urbano de Jerez de la Frontera afecta a los siguientes municipios:

Tabla 0.2 Zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera.

CÓDIGO ZONA	DENOMINACIÓN	MUNICIPIOS
ES0109	Núcleo urbano de Jerez de la Frontera	Jerez de la Frontera

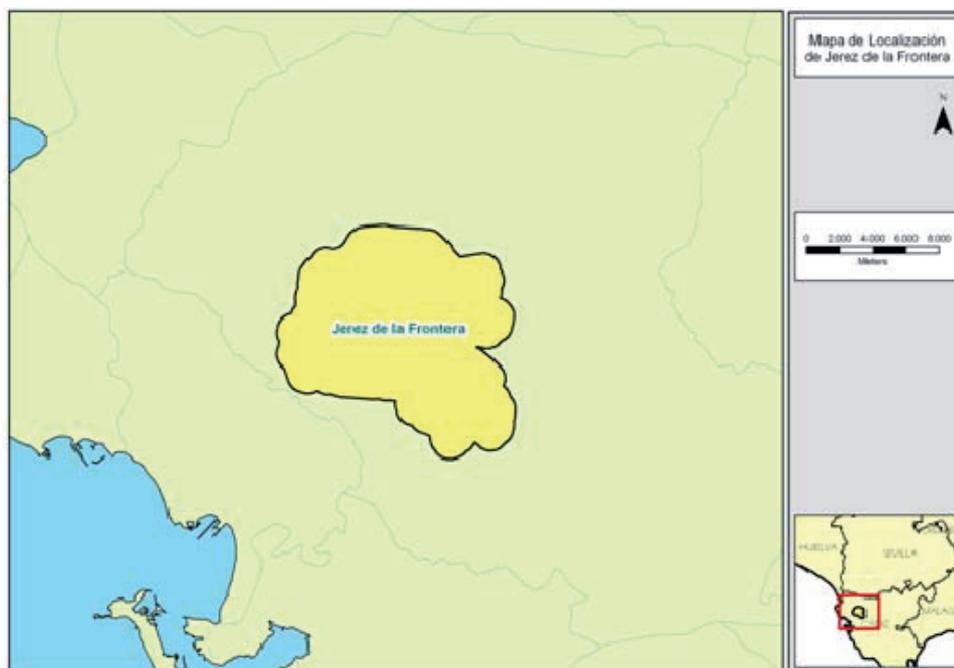


Figura 0.1 Municipios que componen la zona de evaluación del núcleo urbano de Jerez de la Frontera.

Los datos de superficie y población se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 0.3 Superficie y población del núcleo urbano de Jerez de la Frontera.

SUPERFICIE (km ²) IEA, 2003	POBLACIÓN (PADRÓN IEA, 2008)
1.188,14(*)	205.364

(*) el Plan sólo afecta al núcleo urbano.

0.3 EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE EN LA ZONA DEL NÚCLEO URBANO DE JEREZ DE LA FRONTERA

0.3.1 DESCRIPCIÓN DE LOS SISTEMAS DE MEDIDA EMPLEADOS

Los distintos métodos de evaluación de la calidad del aire ambiente que establece la normativa vigente son las mediciones fijas, mediciones indicativas, modelización y estimaciones objetivas.

En la zona de estudio, se han empleado principalmente las mediciones fijas, aunque se ha complementado con mediciones indicativas mediante muestreos con captadores difusivos y campañas de medidas de la Unidad Móvil de Calidad del Aire.

Como mediciones fijas, se entiende todas aquellas medidas realizadas en emplazamientos fijos, bien de forma continuada, bien mediante un muestreo aleatorio, con el propósito de determinar los niveles de conformidad con los objetivos de calidad de los datos.

La Comunidad Autónoma andaluza cuenta con una red de estaciones fijas que permite realizar un seguimiento de los niveles de los más importantes contaminantes atmosféricos en las principales áreas urbanas e industriales, extendiéndose dicho control a la totalidad del territorio andaluz.

En la tabla siguiente, se muestra la Red de Estaciones para el periodo de evaluación considerado (2003-2008) y para la zona que abarca el ámbito de aplicación del Plan del núcleo urbano de Jerez de la Frontera.

Tabla 0.4 Estaciones de la RVCCAA.

ESTACIONES DE LA RVCCAA						
ESTACIÓN	PROVINCIA	MUNICIPIO	TIPO FUENTE	TIPO ZONA	COORDENADAS	
					UTMX	UTMY
Jerez	Cádiz	Jerez	Urbana	Tráfico	220457	4064085
Jerez-Chapín	Cádiz	Jerez	Urbana	Fondo	221586	4065056
Cartuja	Cádiz	Jerez	Suburbana	Industrial	221732	4061975

Desde el año 1997 a 2003, existía la estación Jerez, reubicada en la actual estación Jerez-Chapín, cumpliendo así los criterios de ubicación que establece la normativa en esta materia.

En la figura siguiente, se muestra la ubicación de las estaciones anteriores, así como de la campaña de Unidad Móvil considerada en la evaluación de la zona en el periodo de estudio.

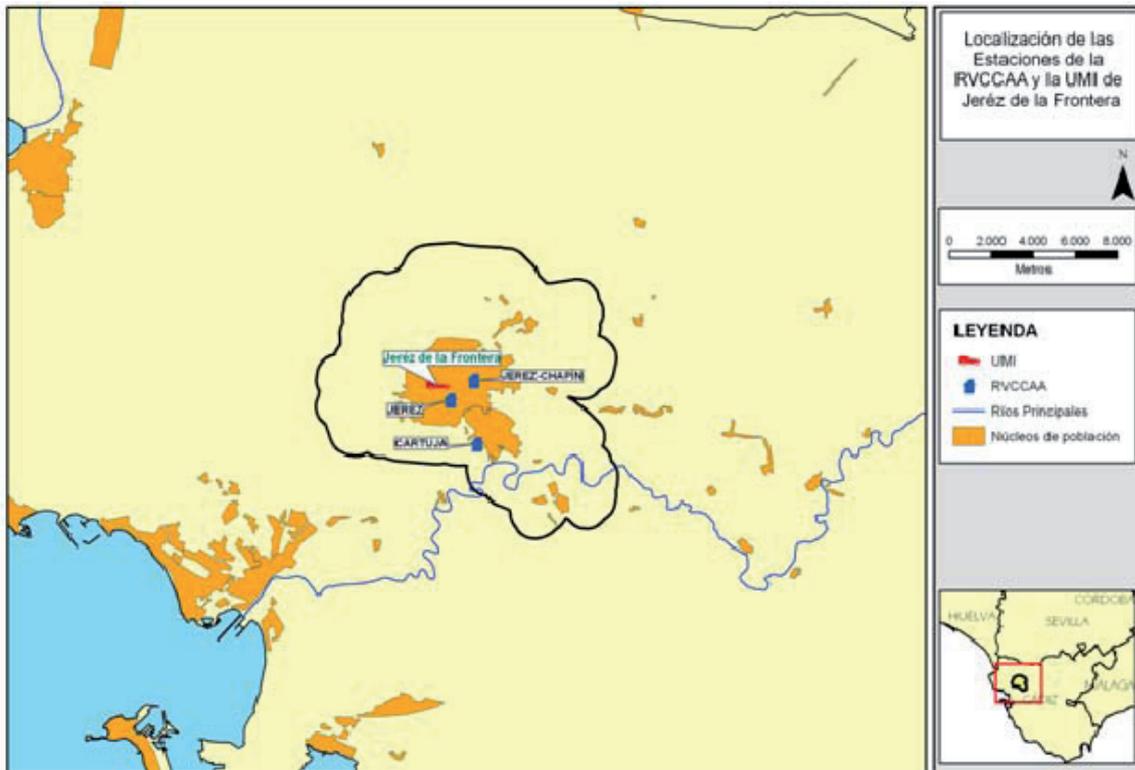


Figura 0.2 Estaciones de la RVCCAA ubicadas en la zona de Jerez de la Frontera.

Con objeto de reforzar la vigilancia y el control de las partículas, tanto de las PM₁₀, como de las PM_{2.5}, desde el 2006 hay instalados una serie de captadores gravimétricos en determinadas estaciones de la RVCCAA. El uso de estos equipos permite:

- Obtener factores de corrección entre el método de referencia, por el de gravimetría y el de medición por radiación beta

- Medición y evaluación con el método de referencia
- Determinación química de los metales para los que la normativa establece valores límite y objetivo, además de otros muchos
- Determinación de otras especies químicas como aniones, cationes solubles y elementos mayores que permiten identificar las principales fuentes de emisión responsables o el origen de la contaminación
- Determinación de los principales Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos y de los precursores del ozono

En el núcleo urbano de Jerez de la Frontera no se dispone de ningún captador gravimétrico de partículas. Para la caracterización química de PM₁₀ puede tomarse como referencia la estación de San Fernando (Cádiz). Es una estación tipificada como de fondo suburbano, a una distancia de aproximadamente 630 m a la carretera CA-33 y de 1,3 km de la Bahía de Cádiz.

0.3.2 CONCENTRACIONES OBSERVADAS

En este apartado se realiza una valoración para el periodo evaluado (2003-2010) de los datos registrados por las diferentes técnicas de medidas para el contaminante PM₁₀, objeto del presente Plan de mejora de la calidad del aire.

Los valores límite de la legislación vigente se refieren a mediciones realizadas por el método gravimétrico. En los casos que se utilice otro método, como es el caso de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía (las mediciones de PM₁₀ se realizan por el método automático de atenuación de la radiación beta) los resultados deberán corregirse por un factor para producir resultados equivalentes a los que se habrían obtenido con el método de referencia, los cuáles se obtienen después de diversos estudios a lo largo del año.

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

Asimismo, se indica que cuando las contribuciones naturales a los contaminantes del aire ambiente puedan determinarse con la certeza suficiente, y cuando las superaciones sean debidas en todo o en parte a esas contribuciones naturales se podrán sustraer, al evaluar el cumplimiento de los valores límites de calidad del aire.

A partir de la información disponible, es posible la sustracción de la aportación natural de polvo sahariano a los valores registrados en las estaciones de la Red de Vigilancia, cuantificándose la reducción de niveles de PM₁₀ en Andalucía entre 2 - 4 µg /m³.

Los valores siguientes muestran ya los valores corregidos al método gravimétrico y con el descuento de la aportación natural de partículas debido a las intrusiones saharianas.

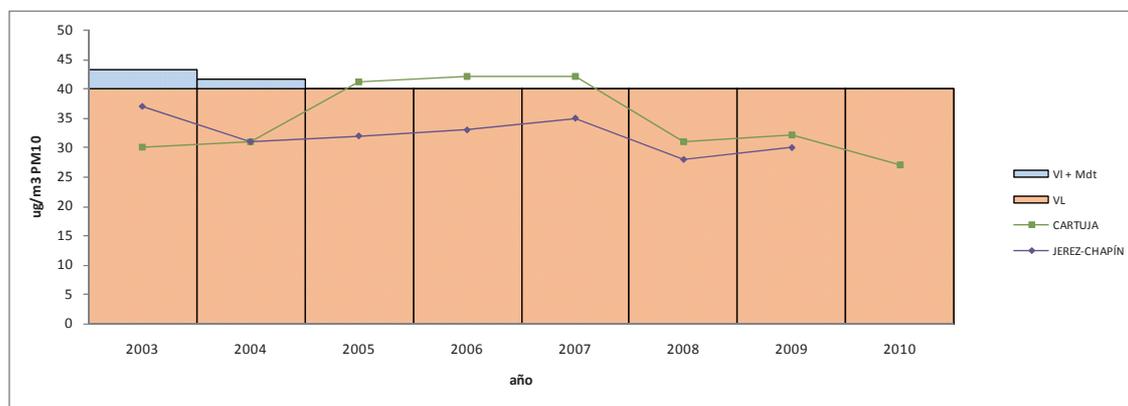
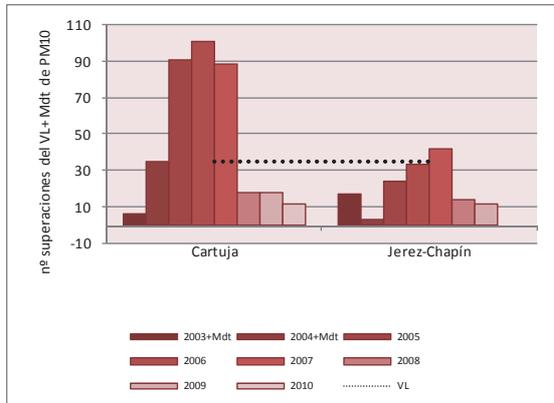


Figura 0.3 Evolución media anual de PM₁₀ para el periodo 2003-2010 en la zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera.

Número de superaciones diarias del valor límite por estación y año



Número máximo de superaciones del valor límite diario registrado por año

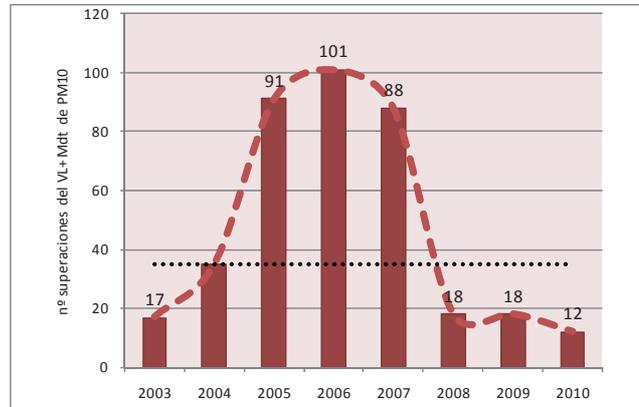


Figura 0.4 Evolución del número de superaciones (2003-2010) del valor límite diario de PM₁₀

Los datos registrados, mediante los sensores ubicados en las diferentes estaciones pertenecientes a la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire (RVCCA) en la zona de Jerez de la Frontera, ponen de manifiesto los elevados niveles de partículas menores de diez micras (PM₁₀) alcanzados.

En concreto, y tal como se muestra en la gráfica, en los años 2005, 2006 y 2007 se superó el valor límite anual de PM₁₀ de 40 µg/m³ en la estación de Cartuja, no encontrándose ninguna superación a partir del 2008.

Con respecto a la evolución en el valor límite diario para la protección de la salud humana, (50 µg/m³, que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año), se observa, al igual que el valor límite anual, las superaciones producidas en 2005, 2006 y 2007, siendo el año 2006 el que presenta mayor número de superaciones diarias (101) registradas en la estación de Cartuja. A partir del 2008 se observa un descenso importante en el número de superaciones diarias registradas por las estaciones de la zona.

Ningún otro contaminante ha registrado superación de los valores límite establecidos.

0.4 PROCEDENCIA DE LOS NIVELES DE PARTÍCULAS: INVENTARIO DE EMISIONES Y ANÁLISIS FACTORIAL DE LA CONTRIBUCIÓN DE FUENTES

En los siguientes apartados, se muestran los resultados realizados para la determinación de los sectores de actividad responsables de los niveles de partículas en la zona de estudio.

Por un lado, se presenta el Inventario de Emisiones a la Atmósfera en Andalucía, centrado en la zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera. Este inventario tiene como objetivo recopilar todas las emisiones que se producen en la zona, diferenciando los sectores de actividad que generan dichas emisiones.

La repercusión sobre los niveles de inmisión que tienen las emisiones inventariadas es variable según la fuente y su tipología. Por un lado, en la atmósfera tienen lugar diferentes procesos de transporte, dispersión y reacción química, incentivados en diferente cuantía en función de la "altura efectiva de chimenea" de los diferentes sectores de actividad analizados. En este sentido, determinadas emisiones industriales se producen a través de chimeneas de hasta 200 metros de altura, mientras que las emisiones del tráfico rodado se producen a unos 20 cm de altura a través de los tubos de escape de los vehículos. Esto implica que la contribución de cada sector a las partículas que finalmente son respiradas sea diferente, independientemente de la magnitud de la emisión.

Por otro lado, determinados sectores de actividad no han sido inventariados debido a la dificultad que entraña esta estimación, como por ejemplo, la resuspensión del polvo debido a fenómenos climatológicos. Esto varía la contribución que determinados sectores presentan en el análisis de fuentes.

Es por ello por lo que tras el inventario de emisiones se presenta el análisis de contribución de fuentes, mediante un estudio de modelo de receptor, en el que se analiza la procedencia de las partículas a partir del análisis químico de los filtros gravimétricos. Este análisis suministra información de los sectores de actividad responsables finales de las partículas registradas.

En las tablas adjuntas, extraídas del inventario, se muestran las emisiones totales por sector de PM₁₀, junto con sus porcentajes correspondientes respecto al total.

Tabla 0.5 Emisión total de PM₁₀ en toneladas/año y % por sector de actividad.

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE PM ₁₀ POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)								
Tráfico rodado	142	25,4	148	25,7	157	30,0	150	29,9	154	28,5
Industria de materiales no metálicos	124	22,3	111	19,3	85,2	16,2	89,6	17,9	92,9	17,2
Maquinaria agrícola	69,7	12,5	70,7	12,3	71,2	13,5	73,2	14,6	73,2	13,6
Sector doméstico, comercial e institucional	68,7	12,3	68,0	11,8	70,1	13,3	70,2	14,0	69,8	12,9
Cementos, cales y yesos	95,9	17,2	113	19,6	76,0	14,5	43,1	8,61	48,2	8,93
Ganadería	19,1	3,42	25,5	4,42	26,7	5,08	36,1	7,20	39,6	7,34
Otros modos de transporte y maquinaria móvil	26,6	4,78	27,5	4,76	27,9	5,31	29,2	5,84	30,4	5,63
Industria alimentaria	1,67	0,300	2,12	0,368	1,96	0,374	0,872	0,174	22,7	4,20
Otras actividades	10,3	1,84	10,4	1,81	9,10	1,73	9,09	1,81	9,15	1,70
TOTAL	558	100	577	100	525	100	501	100	540	100

Según los datos anteriores, se concluye que en Jerez de la Frontera las mayores emisiones de partículas, un 28,5% en 2007, se deben al tráfico rodado, seguido de la industria de materiales no metálicos, la maquinaria agrícola y el sector doméstico, comercial e institucional con un 17,2%, 13,6% y 12,9%, respectivamente.

En el siguiente mapa puede verse la localización tanto de los núcleos urbanos como de las principales industrias.

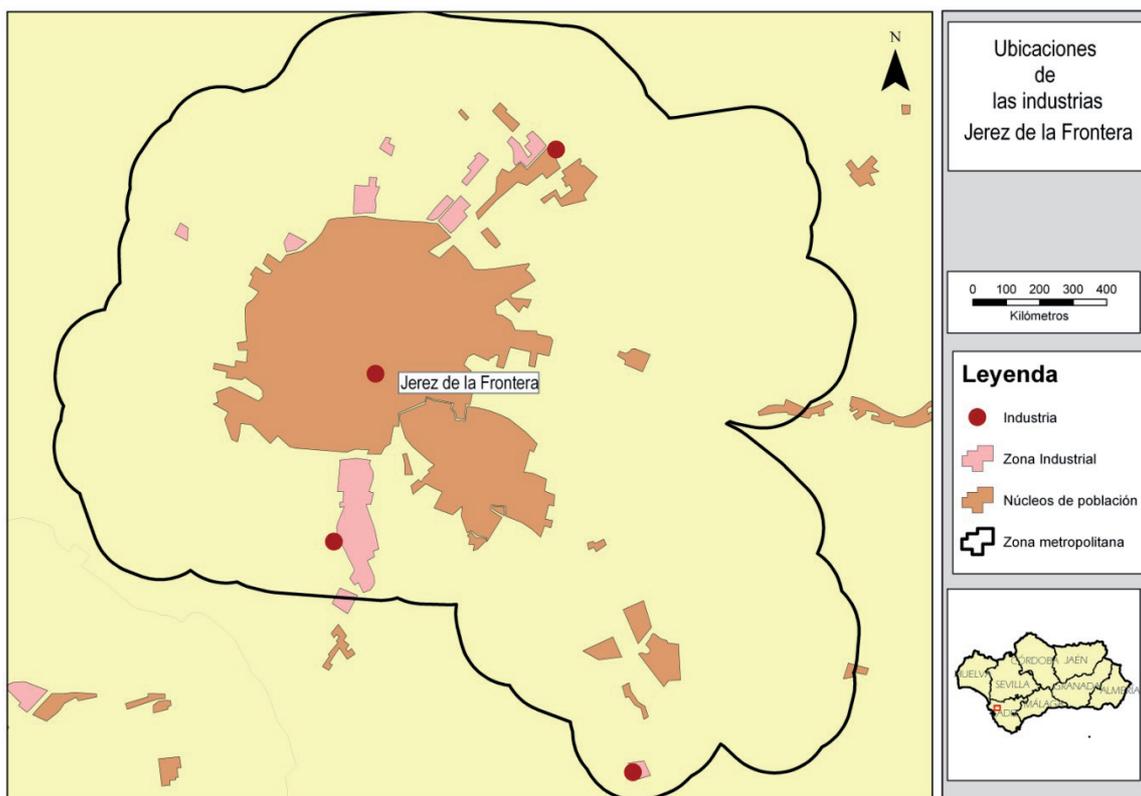


Figura 0.5 Localización de los núcleos urbanos y de las principales industrias

Con la finalidad de asignar las concentraciones de partículas medidas a potenciales fuentes emisoras de partículas se ha aplicado el modelo matemático de receptor siguiendo la metodología descrita por Thurston y Spengler (1985). Esta metodología utiliza como datos de entrada las concentraciones de partículas y de sus componentes químicos de las muestras diarias analizadas, y su

objetivo es obtener la contribución de cada fuente para cada componente químico y el perfil químico de masa de cada fuente. Se emplea análisis factorial para la identificación de las fuentes y regresión multilínea para la cuantificación de las contribuciones de masa y de los perfiles químicos.

Como se ha comentado anteriormente, en el caso de Jerez de la Frontera, se utiliza como referencia la estación de San Fernando. Esta estación es la más próxima a Jerez y se toma como referencia para compuestos inorgánicos secundarios y para aerosol marino. No obstante, se indican también otras referencias para caracterizar los niveles esperados en Jerez de la Frontera. En San Fernando, la campaña de muestreo dio comienzo en enero de 2007, habiéndose tomado 79 muestras diarias (31 en 2007 y 48 en 2008), de las que se ha obtenido la caracterización química completa en 66 muestras.

A continuación, se resumen los resultados del análisis de contribución de fuentes a los niveles de PM_{10} , expresados respectivamente en porcentaje de contribución y en carga másica. En dichas tablas se presenta adicionalmente el resultado de estudios de caracterización de fuentes realizados por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas en emplazamientos distribuidos a lo largo de la geografía española.

Tabla 0.6 Componentes mayoritarios en PM_{10} en estaciones de referencia para Jerez de la Frontera.

COMPONENTES MAYORITARIOS EN PM_{10} EN ESTACIONES DE REFERENCIA PARA JEREZ DE LA FRONTERA						
$\mu\text{g}/\text{m}^3$	PM_{10}	OM+EC	MINERAL	MARINO	CIS	INDETERMINADO
Torredonjimeno	44	7,7	20,8	1,6	6,7	7,2
San Fernando	30,7	4,8	8,5	4,2	8,4	4,9
Lepanto	41,3	7,8	17,4	1,7	7,1	7,2
Mediterráneo	44,2	6,3	17,2	4,6	10,3	5,7
Promedio Alcalá y Príncipes	47,2	7,6	19,4	2,2	8,2	9,8
Promedio estaciones de fondo urbano de Andalucía	44,8	7,7	18,5	2,6	8,5	7,5
Fondo suburbano-industrial España	28 - 45	3,9 - 4,7	9,4 - 16,7 ^(a)	0,9 - 2,3	6,1 - 9,9	7,7 - 11,4
Fondo urbano España	32 - 44	6,7 - 10,4	8,6 - 11,6	1,2 - 11,5 ^(b)	4,9 - 6,9	5,4 - 8,9

Nota: descontando los datos de filtros para los que no se disponía de caracterización completa

^(a) El valor de 16,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ corresponde a un emplazamiento con obras de construcción próximas

^(b) El valor de 11,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ corresponde a Las Palmas de Gran Canaria, teniéndose en Canarias valores de aerosol marino significativamente superiores a los niveles registrados en la península.

Debe reseñarse que se toma únicamente la estación de Torredonjimeno como característica para las estaciones industriales suburbanas en Andalucía, porque presenta industrias similares a las presentes en Jerez de la Frontera (como una cementera) y porque la otra de la que se dispone de caracterización química (Los Barrios) está influenciada por la Zona Industrial Bahía de Algeciras, con actividades industriales muy diferentes de las presentes en Jerez de la Frontera.

Para la estimación del aerosol marino ha de tenerse en cuenta principalmente el criterio geográfico. Por ello, se toma como referencia la estación de San Fernando y el promedio de los valores medidos en Alcalá y Príncipes. El principal criterio es la cercanía a la costa, por lo que el valor del aerosol marino en Jerez será inferior al de San Fernando pero mayor que el promedio de los valores medidos en Alcalá y Príncipes. Se estima tanto para Chapín como para Cartuja niveles de aerosol marino en el rango 3 - 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Para la estimación de los compuestos inorgánicos secundarios se emplean también criterios geográficos, derivados del transporte de masas de aire envejecidas. Por proximidad geográfica se considera principalmente la estación de San Fernando, teniendo en consideración también las estaciones de Sevilla y Alcalá. Se estima tanto para Chapín como para Cartuja niveles de compuestos inorgánicos secundarios en el rango 7 - 9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

En cuanto a la materia carbonosa (relacionada principalmente con la incidencia del tráfico y también con combustiones domésticas e industriales), es previsible que en el interior de la ciudad los valores de materia carbonosa sean mayores que en las zonas industriales exteriores. Se establece una comparación con estaciones de diferente población, como son San Fernando, Lepanto, Ronda del Valle y Mediterráneo. En base a criterios de población puede estimarse la materia carbonosa en Jerez de la Frontera del orden de la de Mediterráneo, intermedia entre la de una población cercana menor como San Fernando y una mayor, caso de Lepanto. Se estima niveles de materia carbonosa en el rango 5 - 7,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, con niveles mayores en Chapín que en Cartuja.

Para la materia mineral se toman como referencia estaciones en base a criterios geográficos (estaciones de Andalucía) y a la tipología de estaciones (estaciones de fondo urbano y Torredonjimeno como estación industrial suburbana). Es preciso destacar que las diferencias observadas entre Chapín y Cartuja previsiblemente se deban principalmente al diferente contenido en materia mineral, oscilando dichas diferencias en el rango 5 - 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Se estiman niveles de materia mineral en el rango 12 - 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en Chapín y el rango 18 - 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en Cartuja.

Tabla 0.7 Estimación objetiva de componentes mayoritarios en PM₁₀ en Jerez de la Frontera.

ESTIMACIÓN OBJETIVA DE COMPONENTES MAYORITARIOS EN PM ₁₀				
µg/m ³	OM+EC	MINERAL	MARINO	CIS
Fondo urbano (Chapín)	6,5 - 7,5	12 - 18	3 - 3,5	7 - 9
Fondo suburbano-industrial (Cartuja)	5 - 6,5	18 - 22	3 - 3,5	7 - 9

En resumen, en base a criterios de estimación objetiva a partir de datos de caracterización química en estaciones con características análogas, se puede concluir que:

- La materia mineral o crustal previsiblemente suponga el principal constituyente del material particulado de Jerez de la Frontera, con niveles medios anuales del orden de 12 - 22 µg/m³
- Los compuestos inorgánicos secundarios previsiblemente supongan el segundo constituyente principal del material particulado, estimándose un aporte del orden de 7 - 9 µg/m³
- La materia carbonosa, asociada al tráfico rodado y otras combustiones, previsiblemente se sitúe en torno al promedio del rango medido en estaciones de fondo urbano en Andalucía, con niveles medios anuales del orden de 5 - 7,5 µg/m³, con niveles mayores en Chapín que en Cartuja
- El aerosol marino se supone que, por proximidad a la costa, tendrá un aporte del orden de 3 - 3,5 µg/m³, por encima del valor observado en lugares de interior (Alcalá y Príncipes) y por debajo del correspondiente a San Fernando

0.5 OBJETIVOS DE REDUCCIÓN CONSIDERADOS

El objetivo de este apartado es el establecimiento de unos niveles de reducción de emisiones que impliquen una mejora en los niveles de calidad del aire, de forma que queden por debajo de los valores límites establecidos.

La determinación de este porcentaje es una labor extremadamente compleja. Los niveles de calidad del aire obtenidos en una determinada zona no sólo dependen de las emisiones a las que se encuentra sometida, sino también de su orografía y, sobre todo, de la meteorología reinante, con frecuentes variaciones entre los diferentes años estudiados.

Por tanto, los niveles de calidad del aire finales obtenidos pueden variar al alza o la baja, independientemente de lo que lo hagan las emisiones, en función de la meteorología.

Sin perjuicio del análisis realizado en el apartado de análisis estadístico de contribución de fuentes mediante modelo de receptor, donde se ponía de manifiesto la relación entre emisión e inmisión en función del sector de actividad analizado, se realiza un cálculo estimativo de la correspondencia entre ambos factores, asumiendo, en primera instancia, una relación lineal. Así, descontando el valor de fondo existente, se estima el porcentaje de exceso de los niveles de calidad del aire con respecto a los valores que se desea alcanzar. Se considera que ese porcentaje es el mismo en el que los niveles de emisión deben reducirse. Este planteamiento se muestra gráficamente en la siguiente figura.

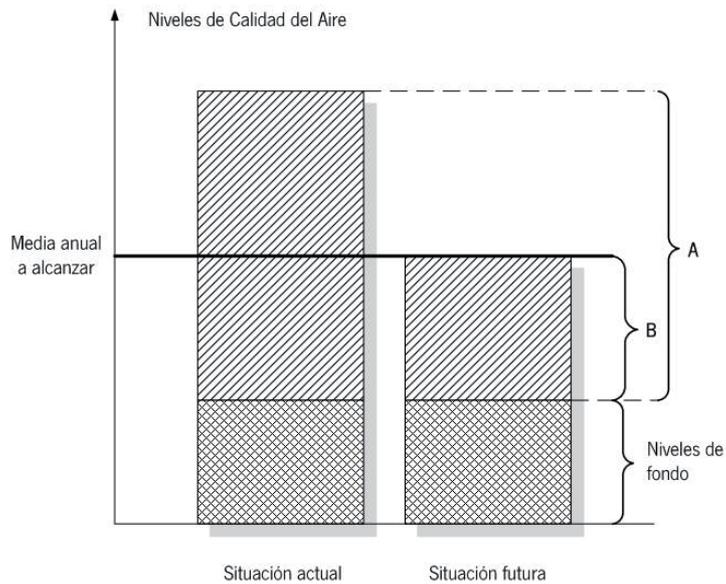


Figura 0.6 Esquema de la reducción de los niveles de calidad del aire

Del total registrado en cada ubicación, un determinado porcentaje pertenece a la concentración de niveles de fondo. Este valor puede obtenerse de las estaciones de fondo rural o de las pertenecientes a la red EMEP (European Monitoring and Evaluation Programme).

El resto de los valores obtenidos se debe a la contribución antropogénica. Es esta parte la que puede reducirse de forma directa mediante una disminución de las emisiones (que a largo plazo conseguirían también una reducción de la parte de fondo). El porcentaje de reducción se calcula de forma que la fracción de la concentración de contaminantes por encima de los niveles de fondo (marcada con A en la figura) pase a un valor tal en una situación futura (marcada con B en la figura) que la contribución total quede por debajo de las referencias legales. Por tanto, el cálculo a realizar es:

$$r (\% \text{ de reducción}) = \frac{A - B}{A} \cdot 100$$

Se realiza el cálculo a partir de los valores medios anuales, estimándose que otros estadísticos de menor tiempo de integración (horarios o diarios) reflejarían la misma reducción.

Es frecuente comprobar cómo la mayoría de las estaciones sobrepasan con más facilidad el valor límite diario que el valor límite anual. Establecer objetivos de reducción sobre el valor límite diario es más complejo si cabe que sobre el valor medio anual, ya que se trata de un cómputo del número de días en los que ha habido una superación. No obstante, es posible obtener una relación entre el número de superaciones diarias y el valor medio anual para cada estación y año, y trabajar siempre con los valores medios anuales tras realizar la conversión.

En este sentido, se establecería una media anual por debajo del valor límite de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ que garantizara, al nivel de confianza que establezca la regresión hallada, que el número de superaciones diarias no superara el valor límite. Se muestra en la figura siguiente el esquema planteado.

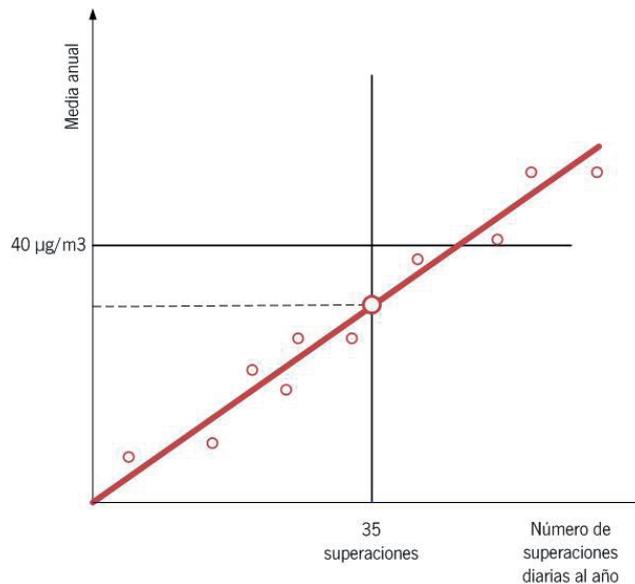


Figura 0.7 Relación entre el número de superaciones diarias y la media anual de PM₁₀.

A partir de los análisis de regresión realizados con las estaciones de la Red de Vigilancia en Andalucía, en función del tipo de estación, el valor medio anual considerado de seguridad para evitar superaciones diarias se sitúa en 32 µg/m³, por lo que el objetivo de reducción se fija en esa cantidad, y no en los 40 µg/m³ que establece la legislación.

Pero el punto de máxima concentración de contaminantes no tiene por qué coincidir con el punto en el que se sitúa la estación de la Red de Vigilancia. Para determinarlo, se realiza el siguiente planteamiento. Se considera que la contribución de todos los factores, a excepción del tráfico, es similar en todos los puntos de los entornos urbanos analizados, por lo que se considera incluida en los valores registrados en la estación de la Red de Vigilancia. Esta hipótesis es razonable al analizar la distancia relativa a las fuentes de emisión industriales y, con más motivo, la contribución regional que pudiera existir en cada zona. La posición relativa de cada punto con respecto al tráfico, sí determina unos niveles de inmisión diferentes, que pueden evaluarse a partir del modelo de dispersión realizado para el estudio de este sector en cada zona.

Las estaciones de la Red de Vigilancia sí son representativas de los niveles de fondo (urbano y suburbano) de la zona en las que se ubican. Por tanto, la cuantificación de la máxima concentración de contaminantes se realiza para dos escenarios: en el valor registrado en la estación de la Red de Vigilancia (representativo del fondo de la zona de estudio), y en el punto de máxima concentración de tráfico (hot spot).

El valor del hot spot se calcula sumando al valor de la estación el diferencial existente entre dicha estación y el punto de máxima concentración obtenido en el modelo de tráfico que se ha realizado específicamente para la zona de estudio. En el modelo desarrollado, se obtiene exclusivamente la contribución del tráfico a los niveles de PM₁₀, por lo que permite determinar la influencia que la posición relativa de cada punto del espacio tiene al analizar los niveles de PM₁₀ registrados debido al tráfico.

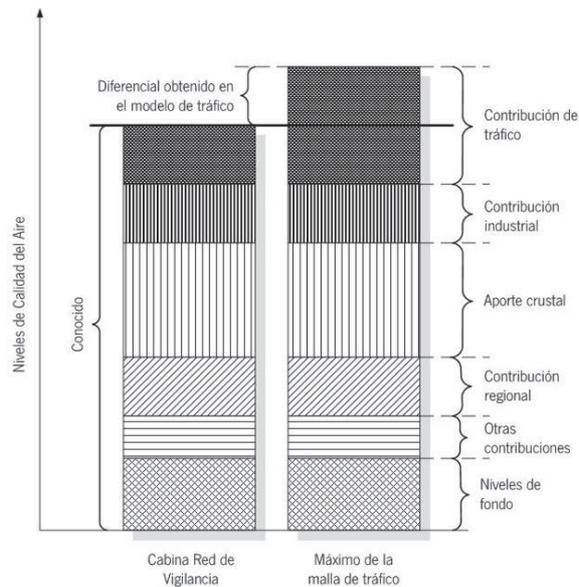


Figura 0.8 Selección del máximo valor de concentración alcanzado.

A la hora de seleccionar la estación de la Red de Vigilancia que se utilizará como referencia, se considera la estación que haya registrado los valores más elevados en el año 2009, ya que las medidas de mejora de la calidad del aire realizadas con anterioridad, ya se encuentran contabilizadas en los niveles obtenidos en ese año y no serán tenidas en cuenta de nuevo al contabilizar la mejora a conseguir.

Para el caso de la zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera, el cálculo del porcentaje de reducción de las emisiones de PM₁₀ se detalla a continuación.

Tabla 0.8 Porcentaje de reducción de las emisiones de PM₁₀ en la zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera.

PORCENTAJE DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE PM ₁₀		
Escenario	Fondo	Hot Spot
Punto	Cartuja	Avda. Nuestra Señora de la Paz
Valor medio anual (µg/m³)	32	35
Valor máximo a alcanzar (µg/m³)	32	32
Estación de fondo utilizada	Barcarrota	Barcarrota
Valor de la concentración de fondo (µg/m³)	14	14
Valor atribuible al aporte antropogénico en la situación actual (A)	18	21
Valor atribuible al aporte antropogénico en la situación futura (B)	18	18
Objetivo de reducción (r)	0,0%	14,3%
Objetivo de reducción (µg/m3)	0	3

En determinadas circunstancias, la reducción de emisiones de NO_x puede suponer un aumento de los niveles de ozono, en lo que se conoce como "efecto fin de semana". Se ha realizado estudio para determinar la situación en la que se encuentra esta zona, obteniéndose como resultado que una reducción de las emisiones del tráfico se traduce en una reducción efectiva de los niveles de todos los contaminantes primarios, sin que ello suponga un aumento significativo de los niveles de ozono. Este aumento sólo tiene lugar en estaciones de tráfico, donde los niveles de partida de ozono son bajos y suficientemente alejados de los valores legales aplicables.

0.6 MEDIDAS PLANTEADAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS NIVELES DE PARTÍCULAS

Las medidas del Plan de Actuación se estructuran en dos grupos. El primer grupo, Grupo 1, cuyas medidas se denominan con las siglas iniciales JE (Jerez de la Frontera), está integrado por aquellas actuaciones que ya están definidas en normas o planes existentes o bien han sido propuestas por algún Organismo específicamente para la elaboración del presente Plan. El segundo

grupo, Grupo 2, cuyas medidas se denominan con las siglas iniciales PCA (Plan Calidad Aire), recoge las directrices de las nuevas medidas que han de ponerse en marcha como resultado de la elaboración del presente Plan, correspondiendo su definición al organismo/administración competente según el ámbito de aplicación de las mismas.

Se presenta a continuación una tabla resumen con la relación de las principales líneas de acción dentro del Plan de Actuación, ordenadas por sector y finalidad.

Tabla 0.9 Tabla resumen con la relación de las principales líneas de acción del Plan de Actuación en el núcleo urbano de Jerez de la Frontera.

MEDIDAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN EN JEREZ DE LA FRONTERA			
TRÁFICO			
REDUCCIÓN DEL VOLUMEN DE TRÁFICO			
Fomento del transporte público y compartido	Fomento del transporte no motorizado	Medidas disuasorias al uso del vehículo particular	Otras medidas de movilidad urbana
Tranvías	Carril bici y fomento de la movilidad ciclista	Restricción de uso del vehículo privado	Modernización del Centro de Control de Tráfico
Conexiones ferroviarias	Fomento del teletrabajo		
Mejora del transporte público urbano	Peatonalización y fomento de los desplazamientos a pie	Aparcamientos regulados, bolsas de aparcamiento	
Fomento de la elaboración de planes de movilidad	Programa ciudad sostenible. Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana		
REDUCCIÓN DE EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS			
Combustibles alternativos	Combustibles convencionales	Resuspensión del material pulverulento	
Uso de biocombustible en transporte público	Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de vehículos	Limpieza de las vías de circulación para limitar la resuspensión de polvo por efecto del tráfico	
		Elaboración de un Plan de caminos	
MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS			
Carreteras: variantes, vías principales y otras actuaciones			
REDUCCIÓN DE EMISIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS			
Reducción del desplazamiento en el transporte de mercancías			
Regulación de actividades de carga/descarga de mercancías			
ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN			
Aprobación de ordenanzas municipales de gestión ambiental en obras de construcción y demolición			
Planificación de obras			
Actividades en construcción y demolición			
Transporte de materiales			
Vigilancia Ambiental en obras de infraestructuras			
SECTOR INDUSTRIAL			
Aplicación de condicionantes de las Autorizaciones Ambientales Integradas			
Inspección de emisiones difusas en actividades extractivas			
Inspección de emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales			
Medidas correctoras en actividades extractivas próximas a núcleos de población			
Medidas para la reducción de emisiones en las industrias que manejan sólidos pulverulentos			
SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL			
Aplicación del Código Técnico de la Edificación en nueva construcción y rehabilitación de edificios			
Aplicación del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios en nueva construcción y rehabilitación de edificios			
Plan Renove de viviendas			
PREVENCIÓN			
Fomento de inversiones en proyectos o actuaciones cuya finalidad sea conseguir un ahorro de energía o el aprovechamiento de energía procedente de fuentes renovables, para la mejora del nivel de protección ambiental			
Grupos técnicos de trabajo sobre movilidad urbana sostenible			
Medidas para la reducción de la incidencia sobre los niveles de inmisión de PM ₁₀ de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas			
SENSIBILIZACIÓN			
Concienciación ciudadana. Campañas de información a la población			
Fomento de la conducción eficiente			
GESTIÓN			
Sistema de medida de la calidad del aire			
Desarrollo de una metodología para descontar la contribución de aerosol marino			

0.7 REDUCCIONES CONSEGUIDAS CON LAS MEDIDAS PLANTEADAS

La tabla siguiente muestra un resumen en relación a los objetivos de reducción de los niveles de PM_{10} . En ella, se muestra la reducción de los niveles de PM_{10} que se consigue con el conjunto de medidas de tráfico recopiladas en este Plan de mejora de la calidad del aire. Estas medidas se encuentran recopiladas como medidas del Grupo 1 en el Capítulo 9.

Asimismo, se incluyen los objetivos de reducción que deberían alcanzarse con el conjunto de medidas incluidas en las directrices propuestas por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para desarrollo de medidas adicionales. Estas directrices también se desarrollan en el Capítulo 9, como medidas del Grupo 2. Para realizar el cálculo de la reducción, se ha considerado el rango que cada medida introduciría según se detalla en dicho capítulo.

Tabla 0.10 Resumen en relación a los objetivos de reducción de los niveles de PM_{10} .

Medidas		Reducción ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
Grupo	Clasificación	Fondo	Hot spot
Grupo 1	Tráfico	0,7	1,2
	Medidas orientadas a la industria	0,02	0,02
	Total Grupo 1	0,72	1,22
Grupo 2	Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia mineral	de 2,0 a 6,0	de 2,0 a 6,0
	Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia carbonosa y compuestos inorgánicos secundarios	de 0,2 a 0,4	de 0,2 a 0,4
	Objetivo para medida orientada a descontar la contribución de aerosol marino	de 3,0 a 3,5	de 3,0 a 3,5
	Total Grupo 2	de 5,2 a 9,9	de 5,2 a 9,9
	Objetivo a cumplir	0,0	3,0
	Objetivo a cumplir tras aplicar Grupo 1	-	1,78
	Necesidad de aplicar Grupo 2	No	Sí
	Objetivo a cumplir tras aplicar Grupo 2	-	-
	Reducción adicional necesaria (medidas complementarias al Grupo 2)	No	No

0.8 CONSIDERACIONES FINALES CON RESPECTO A LOS OBJETIVOS DE REDUCCIÓN A CONSEGUIR

Como se ha puesto de manifiesto en el análisis anterior, las medidas propuestas consiguen rebajar los niveles de fondo por debajo de los valores legales establecidos.

El análisis de los puntos de máxima concentración debida al tráfico se ha realizado para el punto máximo de la zona de estudio, aunque puede considerarse como una referencia en el conjunto de hot spot que pudieran existir en la zona. Se observa que las medidas propuestas más los objetivos que pudieran alcanzarse con el conjunto de directrices de medidas propuestas, denominadas del Grupo 2, completan el objetivo de reducción que es necesario establecer para conseguir la ausencia de superaciones diarias y anuales en los puntos de máxima concentración de tráfico.

0.9 PLAN DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO

El Plan de Vigilancia de la Calidad del Aire tiene como objetivo principal determinar la evolución de los valores de PM_{10} y $PM_{2.5}$ que se van a registrar en el núcleo urbano de Jerez de la Frontera. Se convierte así en una herramienta imprescindible para determinar la evolución de las concentraciones de estos contaminantes, comprobándose la efectividad de las medidas tomadas para conseguir su reducción.

El Plan de Vigilancia debe contar con las medidas ya disponibles mediante la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en la zona de estudio. Adicionalmente, si no se considerara suficiente el número de medidas a partir del conjunto de estaciones fijas disponibles, debe planificarse un conjunto de campañas mediante unidades móviles o captadores gravimétricos de partículas.

Asimismo, para realizar el seguimiento de otros contaminantes diferentes a las partículas, se debe utilizar el conjunto de estaciones fijas, campañas de las unidades móviles de medida de la calidad del aire, campañas de captadores difusivos y técnicas de modelización.

A partir del análisis de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en la zona de estudio, se observa cómo el número de puntos de muestreo mediante estaciones fijas es superior al indicado por la legislación para todos los contaminantes. No obstante, debido a la población del municipio de Jerez de la Frontera, este Plan de Vigilancia debe considerar la ubicación de un captador gravimétrico de partículas en una de las dos estaciones situadas en este municipio, con determinación posterior de metales y HAP. Asimismo, debe disponerse de un punto de medida de $PM_{2.5}$.

Como complemento a la Red de estaciones fijas, debe evaluarse al menos una vez cada cuatro años los niveles de concentración de contaminantes en puntos no cubiertos por la red, mediante una campaña de la Unidad Móvil. Esta campaña debe componerse de dos periodos de al menos 4 semanas de duración cada uno de ellos, uno en época estival y otro en época invernal.

Por otro lado, la realización de campañas de captadores difusivos supone la obtención de una información de gran valor, al determinar cómo se distribuyen los contaminantes a nivel espacial. En este sentido, el Plan de Vigilancia debe incluir al menos una vez cada cinco años la realización de una campaña de medida de la calidad del aire mediante captadores difusivos. De forma orientativa, a partir de las campañas realizadas históricamente, el muestreo se compondrá de al menos 8 periodos quincenales, repartidos entre el periodo estival e invernal, incluyendo un número de puntos de muestreo en el entorno de 20. Fundamentalmente, deben incluirse los contaminantes NO₂ y O₃, siendo deseable la inclusión de otros contaminantes, como SO₂ y BTEX, aunque sea en una menor cantidad de puntos.

Debe contemplarse además la ejecución de modelos de dispersión de contaminantes a alto nivel de detalle, por ejemplo, sobre celdas de entre 1 y 2 km de tamaño en la totalidad de la zona de estudio, de forma que puedan pronosticarse con anterioridad los niveles esperados de partículas y otros contaminantes.

Los análisis de contribución de fuentes han puesto de manifiesto la importancia que el tráfico rodado tiene en las emisiones de partículas en el núcleo urbano de Jerez de la Frontera. En este sentido, se debe realizar un estudio particularizado de las emisiones del sector tráfico en la zona de estudio, al menos una vez cada dos años. Los resultados permitirán validar las medidas puestas en marcha o indicarán la necesidad de abordar nuevas iniciativas encaminadas a la reducción de emisiones de este sector.

Otros sectores importantes son la industria de materiales no metálicos, la maquinaria agrícola y el sector doméstico, comercial e institucional. Tanto éstos como el resto de sectores, son analizados en el Inventario de Emisiones que anualmente elabora la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Esta herramienta permite caracterizar cada sector, por lo que podrá evaluarse la evolución con respecto al tiempo. Se indicará, si procede, la necesidad de tomar medidas regulatorias en los diferentes sectores, siempre que la efectividad coste-beneficio sea interesante.

Para el control de las emisiones puntuales, en el caso de Jerez de la Frontera, se dispone de sensores en continuo en Voridian y Holcim. Adicionalmente, deben ejecutarse las inspecciones que se establecen en las Autorizaciones Ambientales Integradas concedidas en la zona de estudio.

Por otro lado, debe establecerse un sistema de indicadores que refleje la evolución de la ejecución de las medidas planteadas en el Plan de Actuación. De esta forma, será posible determinar el grado de avance de las propuestas realizadas y comprobar la eficacia de la reducción conseguida con la implantación progresiva de dichas medidas.

1. INTRODUCCIÓN

La contaminación atmosférica es uno de los principales problemas medioambientales a los que es necesario hacer frente debido a su incidencia directa en la salud humana. Las afecciones que causa están asociadas, principalmente, a los sistemas respiratorio y cardiovascular. Los grupos de población más afectados son las personas de avanzada edad, las mujeres embarazadas, los niños y las personas con enfermedades respiratorias o cardiovasculares crónicas.

Las Administraciones responsables han desarrollado normativa tanto para lograr la reducción de las emisiones como para disminuir los niveles de contaminantes permitidos en el aire ambiente. En este sentido, las Administraciones competentes deben adoptar planes y programas para la mejora de la calidad del aire y el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en su ámbito territorial, así como para minimizar o evitar los impactos negativos de la contaminación atmosférica, en los casos en que se registren superaciones de los niveles máximos permitidos de determinados contaminantes atmosféricos.

En Andalucía, los datos registrados durante el periodo 2003-2010 en las estaciones de medida de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (RVCCAA), ponen de manifiesto niveles superiores de partículas en suspensión de tamaño inferior a 10 micras, de los valores límite incrementados por el margen de tolerancia para los años 2003 y 2004, mientras que durante el periodo 2005-2010, en varias zonas se han incumplido los valores límite tanto diario como anual de este mismo parámetro, cuya fecha inicial de cumplimiento era el año 2005. Asimismo, en Granada también se ha registrado rebasamiento del valor límite anual de dióxido de nitrógeno.

El territorio andaluz se ha dividido en doce zonas de calidad del aire semejante a efectos de su evaluación y gestión, habiéndose superado los valores límite de partículas en suspensión de tamaño inferior a 10 micras, durante el periodo mencionado, en las siguientes: Núcleos de 50.000 a 250.000 habitantes, Córdoba, Zonas rurales, Zona industrial de Carboneras, Bahía de Cádiz, Granada y área metropolitana, Málaga y Costa del Sol, Sevilla y área metropolitana, Zona industrial de Huelva, Zona industrial de la Bahía de Algeciras.

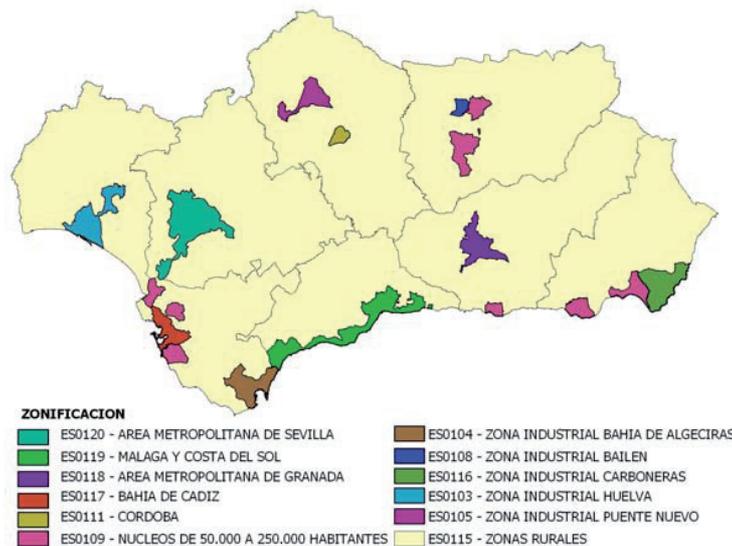


Figura 1.1 Zonificación

En atención a estas circunstancias, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio ha elaborado los correspondientes planes de mejora de la calidad del aire en ejercicio de las previsiones tanto de normas estatales como autonómicas. Dichos planes se conciben como una herramienta cuyo objeto es, una vez analizadas las causas de las superaciones, establecer las medidas necesarias, coordinadamente entre las Administraciones competentes y los agentes económicos implicados, a fin de cumplir los objetivos de la calidad del aire.

1.2 PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE JEREZ DE LA FRONTERA

En el presente anexo se recoge el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera, municipio incluido en la zona de calidad del aire correspondiente a núcleos de 50.000 a 250.000 habitantes.

En esta zona, los datos registrados en diferentes estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire ponen de manifiesto elevados niveles de partículas menores de diez micras (PM_{10}). En concreto, en los años 2005, 2006 y 2007 se ha superado el valor límite anual de PM_{10} de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en el municipio de Jerez de la Frontera, concretamente en la estación de Cartuja.

Con respecto a la evolución del valor límite diario para la protección de la salud humana ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, que no podrá superarse más de 35 ocasiones por año), se observa, que en el año 2006, se ha registrado un número mayor de superaciones de este valor (101). En relación a los valores registrados por estación, la de Cartuja es la que muestra mayor número de superaciones.

Con objeto de mejorar la situación, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en coordinación con el resto de Administraciones competentes, ha elaborado el presente Plan. En el mismo se estudian las posibles causas de las superaciones y se establecen las medidas adecuadas para reducir los niveles de partículas en el aire ambiente a los legalmente establecidos.

2. FUNDAMENTO JURÍDICO

2.1 MARCO LEGISLATIVO EUROPEO

El marco jurídico inicial en el que se desarrolla el presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire viene establecido por la Directiva 96/62/CE, del Consejo, de 27 de septiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente (Directiva Marco), mediante la que se instituyen las bases de una estrategia común en el ámbito de la Unión Europea. Asimismo, en materia de intercambio de información y datos de las redes y estaciones de medición de la contaminación atmosférica, las Decisiones 1997/101/CE, 2001/752/CE y 2001/839/CE fijan los criterios por los que se uniformiza la información sobre calidad del aire que todos los Estados Miembros de la Unión Europea deben enviar a la Comisión Europea y a la Agencia Europea de Medio Ambiente.

Entre los fines principales de la Directiva 96/62/CE, figuran definir y establecer objetivos de calidad del aire ambiente para los distintos contaminantes, introduciendo métodos y criterios comunes de evaluación. Asimismo, recoge la obligación, por parte de los organismos competentes, de delimitar sus territorios en diferentes zonas homogéneas en cuanto a la calidad del aire y de realizar una valoración preliminar en cada una de ellas. Igualmente, establece la necesidad de disponer de información adecuada y de procurar que dicha información se encuentre a disposición de la ciudadanía.

En relación con el control de la calidad del aire, la Directiva Marco prevé la elaboración y aplicación de planes o programas de actuación en los siguientes plazos y circunstancias:

- Según el artículo 7.3, los Estados Miembros deben elaborar planes de acción que indiquen las medidas a adoptar a corto plazo en caso de riesgo de superación de los valores límite o de los umbrales de alerta, a fin de reducir el riesgo de superación y limitar su duración. Dichos planes podrán prever, según los casos, medidas de control y, cuando sea preciso, de supresión de las actividades, incluido el tráfico automovilístico, que contribuyan a la superación de los valores límite.
- El artículo 8.3 establece que en las zonas y aglomeraciones en que los niveles de uno o más contaminantes rebasen el valor límite incrementado por el margen de exceso tolerado, los Estados Miembros tomarán medidas para garantizar la elaboración o la aplicación de un plan o programa que permita regresar al valor límite dentro del plazo fijado.

Dicho plan o programa deberá estar a disposición del público y especificará al menos la información incluida en el Anexo IV de la directiva.

La Directiva Marco se desarrolla mediante normas específicas, denominadas Directivas Hijas, referentes a determinados contaminantes:

- a) Directiva 1999/30/CE del Consejo, de 22 de abril de 1999, relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente
- b) Directiva 2000/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2000, sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono en el aire ambiente
- c) Directiva 2002/03/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2002, relativa al ozono en el aire ambiente
- d) Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, cadmio, mercurio, níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente

Estas Directivas Hijas establecen valores límite, valores objetivo y, en su caso, umbrales de alerta con respecto a las concentraciones en el aire ambiente de los contaminantes que cada una de ellas regula para evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana y para el medio ambiente. Además, establecen criterios sobre micro y macroimplantación de las estaciones de medida, el número de puntos de toma de muestras y los métodos de referencia de medida. Asimismo, garantizan la obtención y puesta a disposición pública de la información adecuada sobre las concentraciones de las sustancias mencionadas, así como la adopción de medidas cuando sea necesario.

En el ámbito de la normativa comunitaria, también es necesario hacer mención a la nueva Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Ésta supone la revisión, a la luz de los últimos avances científicos y sanitarios, y de la experiencia de los Estados Miembros, de la normativa europea mencionada, incorporando las Directivas 96/62/CE, 99/30/CE, 2000/69/CE y 2002/3/CE, así como la Decisión 97/101/CE, con el fin de ofrecer mayor simplificación y eficacia normativa para el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad del aire ambiente y considerando los objetivos del sexto programa de acción comunitario en materia de medio ambiente aprobado mediante la Decisión nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2002.

Concretamente, las Directivas 96/62/CE, 99/30/CE, 2000/69/CE y 2002/3/CE, quedan derogadas a partir del 11 de junio de 2010 y está previsto que también se incorpore la Directiva 2004/107/CE.

De forma general, esta nueva directiva reúne los objetivos particulares y comunes establecidos en la normativa que incorpora, manteniendo los valores límite y objetivo ya establecidos en la misma y añadiendo, a su vez, algunas novedades. Define y establece objetivos de calidad del aire ambiente. Establece el sistema y criterios de evaluación de la calidad del aire ambiente para contaminantes como el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}), plomo, benceno, monóxido de carbono y ozono. Define los criterios de ubicación de puntos de muestreo así como los métodos de medición de referencia para los distintos parámetros evaluados.

Esta directiva incorpora la definición de "Nivel crítico" como "un nivel fijado con arreglo a conocimientos científicos por encima del cual pueden producirse efectos nocivos para algunos receptores como las plantas, los árboles o los ecosistemas naturales, pero no para el ser humano", quedando éstos establecidos para el dióxido de azufre y los óxidos de nitrógeno.

Otro de los principales aspectos novedosos es la nueva regulación de las partículas en suspensión de tamaño inferior a 2,5 micras (PM_{2,5}), dado que estas partículas finas tienen importantes repercusiones negativas para la salud humana. El control de este parámetro se aborda a partir de un doble enfoque, combinándose el establecimiento de un valor objetivo para 2010 y de un valor límite, que en una primera etapa irá precedido de un margen de tolerancia que se irá reduciendo progresivamente hasta alcanzar el valor límite en el año 2015.

En esta directiva también se establecen las directrices y procedimientos para la realización de los planes de calidad del aire y los planes de acción a corto plazo, en caso de superación de los valores límite u objetivo, o de riesgo de superación de los umbrales de alerta.

Por último, la directiva contempla en uno de sus capítulos los mecanismos de información y comunicación de datos, respondiendo a la necesidad de asegurar que la población y organismos y entidades interesadas tengan acceso a la información de calidad del aire, y que, de igual forma, existan mecanismos comunes de transmisión de información y comunicación de datos entre los distintos Estados Miembros y la Comisión.

2.2 MARCO LEGISLATIVO ESTATAL

La nueva Directiva 2008/50/CE ha sido traspuesta al ordenamiento interno español mediante el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, que sustituye al Real Decreto 1073/2002, al Real Decreto 1796/2003 y al Real Decreto 812/2007. Sin embargo, el marco temporal en el que se desarrolla este Plan de mejora de la calidad del aire hace necesarias referencias al anterior Real Decreto 1073/2002.

La Directiva Marco 96/62/CE y sus Directivas Hijas fueron traspuestas mediante las siguientes normas:

1. Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono. Traspone las Directivas 96/62/CE, del Consejo, 1999/30/CE del Consejo y 2000/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Tiene por objeto, por tanto, definir y establecer valores límite y umbrales de alerta de concentraciones de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono en el aire ambiente, regular la evaluación, el mantenimiento y la mejora de la calidad del aire en relación con dichas sustancias, así como la información a la población y a la Comisión Europea.

Se introducen dentro del marco estatal los conceptos de zona y aglomeración para la evaluación de la calidad del aire en el territorio, así como el establecimiento de valores límite con fechas de cumplimiento en el 2005 ó 2010, y márgenes de tolerancia aplicables a los años previos a dichas fechas, los cuales van disminuyendo hasta alcanzar el valor límite.

2. El Real Decreto 1796/2003, de 26 de diciembre, relativo al ozono en el aire ambiente. Incorpora al derecho interno estatal la Directiva 2002/3/CE y debe entenderse completado con las prescripciones de carácter general previamente incluidas en el Real Decreto 1073/2002.

Se establecen valores objetivo de concentraciones de ozono para proteger tanto la salud de las personas como la vegetación, que deberán alcanzarse, como muy tarde, en el trienio o quinquenio que comienza con el año 2010 respectivamente. También fija objetivos más estrictos a largo plazo.

Se regulan los umbrales de información y de alerta para las concentraciones de ozono (distintos de los establecidos por el RD 1494/1995), con el fin de que las Administraciones públicas competentes suministren una adecuada

información a la Administración sanitaria y a la población en caso de superación de éstos, o cuando se prevea que puedan ser superados.

En cuanto a la evaluación de las concentraciones, se establecen normas y criterios a tener en cuenta para la medición de las concentraciones de ozono y de sus sustancias precursoras, los óxidos de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles, con una regulación específica sobre el número y la ubicación de las estaciones de medición, y los métodos de referencia para el análisis de ozono y calibrado de los aparatos de medición.

3. Real Decreto 812/2007, de 22 de junio, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

Este real decreto supone la incorporación al derecho interno de la Directiva 2004/107/CE. En él se establecen los valores objetivo de concentración para el arsénico, cadmio, níquel e hidrocarburos aromáticos policíclicos, con el fin de proteger la salud de las personas y el medio ambiente en su conjunto. En cuanto a su contenido, incorpora los elementos establecidos por la directiva.

Cabe destacar que este real decreto incluye una modificación del Real Decreto 508/2007, de 20 de abril, por el que se regula el suministro de información sobre emisiones del Reglamento E-PRTR y de las autorizaciones ambientales integradas. Se suprimen los umbrales para el suministro de información de las industrias sobre sus emisiones, de manera que la información ambiental disponible por las autoridades competentes sea completa.

Conforme a esta legislación, cuando se superan los valores límite de determinados contaminantes, incrementados en su margen de tolerancia, las autoridades competentes deben adoptar planes de actuación que permitan situarse por debajo del valor límite en la fecha de su entrada en vigor. El Anexo XII del Real Decreto 1073/2002 indica la información que debe incluirse en los programas locales, regionales o nacionales de mejora de la calidad del aire ambiente.

Es preciso destacar como parte del marco jurídico de los planes de mejora de la calidad del aire, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que aborda distintos aspectos relativos a la protección del ambiente atmosférico entre los que se destacan la evaluación y gestión de la calidad del aire, la prevención y control de emisiones, los instrumentos de fomento de protección de la atmósfera y la planificación destinada a la mejora de la calidad del aire, y regula por último los mecanismos de control, inspección y seguimiento de las emisiones así como el régimen sancionador.

En concreto, el artículo 16.2 de esta Ley establece que las Comunidades Autónomas adoptarán planes y programas para la mejora de la calidad del aire y el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire en su ámbito territorial, así como para minimizar o evitar los impactos negativos de la contaminación atmosférica. De conformidad con este artículo, en estos planes se integrarán planes de movilidad urbana, con vistas al fomento de modos de transporte menos contaminantes. Asimismo, se identificará la Administración que en cada caso sea responsable para la ejecución de las medidas. Además, se podrán prever medidas de control o suspensión de aquellas actividades que sean significativas en la mala calidad del aire, incluido el tráfico.

Contempla, asimismo, el artículo 16.4 la posibilidad de que las entidades locales elaboren, en el ámbito de sus competencias, sus propios planes y programas. Para la elaboración de estos planes y programas se deberá tener en cuenta los planes de protección de la atmósfera de las respectivas comunidades autónomas. Los municipios con población superior a 100.000 habitantes y las aglomeraciones adoptarán también planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica. En cualquier caso, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de la citada ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico.

Esta ley deroga el reglamento de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, así como la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico y los Anexos II y III del Decreto 833/75, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972.

Visto todo lo anterior, a continuación se presentan los valores límite aplicables para la concentración de PM₁₀ en el aire ambiente, siendo la superación de los mismos el origen de la elaboración del presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire. Dichos valores son los recogidos en el RD 1073/2002.

Tabla 2.1 Valores límite con respecto a las partículas PM₁₀ (µg/m³) en condiciones ambientales.

VALORES LIMITE CON RESPECTO A LAS PARTICULAS PM ₁₀ (µg/m ³) EN CONDICIONES AMBIENTALES			
	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	50 µg/m ³ de PM ₁₀ que no podrán superarse en más de treinta y cinco ocasiones por año	1 de Enero de 2005
Valor límite anual para la protección de la salud humana	Un año civil	40 µg/m ³ de PM ₁₀	1 de Enero de 2005

Inicialmente, se proponían dos Fases. La Fase I (2005), en la que el valor límite anual de concentración de partículas es de 40 µg/m³ y el valor límite diario es de 50 µg/m³, con un número de superaciones anuales permitidas de 35 días. La Fase II (2010), con valores límite de 20 µg/m³ de media anual y 50 µg/m³ como media diaria, con 7 días de superaciones permitidas en un año. Sin embargo, la Directiva 1999/30/CE del Consejo expone que para que la fase de 2010 entrase en vigencia, los valores límite fijados para tal fecha tendrían que haberse ratificado como tales en la evaluación de la directiva de 2003. Esta ratificación no se ha producido, y por tanto no han entrado en vigor, quedando como valores límite de PM₁₀ los fijados para la primera fase. A este respecto, la reciente Directiva 2008/30/CE, establece como valores límite para PM₁₀ los correspondientes a la Fase I.

2.3 MARCO LEGISLATIVO AUTONÓMICO

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

El Reglamento de la Calidad del Aire, aprobado por el Decreto 74/1996, de 20 de Febrero, pretende prevenir, corregir y vigilar las situaciones de contaminación atmosférica, cualesquiera que fueren las causas que la produzcan, para lo cual introduce mediante los artículos 6, 7, 8 y 9 la obligatoriedad de elaborar planes de prevención y corrección de la contaminación atmosférica por parte de la Administración regional competente en materia de medio ambiente, determinando en qué casos y circunstancias es necesaria su elaboración, así como el contenido mínimo de los mismos.

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, completa el marco legal existente en nuestra Comunidad Autónoma y dota a la Administración andaluza de nuevos instrumentos de protección ambiental, con el doble objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y obtener un alto nivel de protección del medio ambiente. Racionaliza, completa y actualiza el régimen de vigilancia e inspección, y configura un conjunto de infracciones y sanciones que tienen como fin último lograr que se respete con máxima eficacia el principio de "quien contamina paga" y la restauración de los daños ambientales que se produzcan.

Según el artículo 53 de esta ley, corresponde a la Consejería competente en materia de medio ambiente elaborar planes de mejora de la calidad del aire, correspondiendo a los municipios solicitar a dicha Consejería la elaboración de planes de mejora de la calidad del aire que afecten a su término municipal y proponer las medidas que consideren oportunas para su inclusión en los mismos, así como la ejecución de medidas incluidas en los planes y en particular las referentes al tráfico urbano.

Por otro lado, mediante la Orden de 9 de septiembre de 2008 (publicada en el BOJA de 10 de octubre de 2008 y en vigor desde el día siguiente a su publicación), se acuerda la formulación de planes de mejora de la calidad del aire en determinadas zonas de Andalucía. Entre estas zonas se encuentra en Jerez de la Frontera.

De esta forma, con la aprobación del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera, se da cumplimiento a lo establecido en la citada Orden, así como a los objetivos contemplados en la legislación ambiental vigente.

3. NORMATIVA APLICABLE

La nueva Directiva 2008/50/CE ha sido traspuesta al ordenamiento interno español mediante el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, que sustituye al Real Decreto 1073/2002, al Real Decreto 1796/2003 y al Real Decreto 812/2007. Sin embargo, el marco temporal en el que se desarrolla este Plan de mejora de la calidad del aire hace necesarias referencias al anterior Real Decreto 1073/2002.

3.1 NORMATIVA SOBRE GESTIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

- Directiva 2008/50/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa
- Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972 de protección del medio ambiente atmosférico
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera
- Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono
- Real Decreto 1796/2003, de 26 de diciembre, relativo al ozono en el aire ambiente
- Real Decreto 812/2007, de 22 de junio, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire
- Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Calidad del Aire (sustituido por Decreto 239/2011)
- Decreto 239/2011, de 12 de julio, por el que se regula la calidad del medio ambiente atmosférico y se crea el registro de sistemas de evaluación de la calidad del aire en Andalucía

3.2 NORMATIVA SOBRE NIVELES DE INMISIÓN DE CONTAMINANTES ATMOSFÉRICOS

En el presente apartado se analiza la normativa en relación con inmisiones atmosféricas. Concretamente, de la normativa sobre gestión de la calidad del aire relacionada en el apartado anterior, se analizarán las disposiciones sobre niveles de inmisión recogidas en:

- Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono
- Real Decreto 1796/2003, de 26 de diciembre, relativo al ozono en el aire ambiente
- Real Decreto 812/2007, de 22 de junio, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos
- Directiva 2008/50/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa
No obstante, esta nueva Directiva mantiene los valores límite para protección de la salud humana, y para la protección de los ecosistemas y la vegetación del Real Decreto 1073/2002, si bien estos últimos pasan a ser denominados niveles críticos para la protección de la vegetación. En relación con el ozono, la Directiva también conserva los mismos valores objetivo, del umbral de información y de alerta que el Real Decreto 1796/2003. La incorporación más significativa se corresponde la inclusión del valor objetivo y del valor límite para las PM_{2.5}
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire

En la tabla adjunta se presenta, a modo de resumen, para cada contaminante en qué tabla pueden encontrarse los valores límites, valores objetivos y/o umbrales de alerta establecidos en la legislación analizada.

Tabla 3.1 Índice resumen de tablas.

Nº DE TABLA	CONTAMINANTE	INFORMACIÓN PRESENTADA	REFERENCIA LEGISLATIVA
Tabla 2.1 (del capítulo anterior)	PM ₁₀	Valor límite	R.D. 1073/2002
Tabla 3.2	Óxidos de nitrógeno	Valor límite y umbral de alerta	R.D. 1073/2002
Tabla 3.3	Dióxido de azufre	Valor límite y umbral de alerta	R.D. 1073/2002
Tabla 3.4	Plomo	Valor límite	R.D. 1073/2002
Tabla 3.5	Benceno	Valor límite	R.D. 1073/2002
Tabla 3.6	Monóxido de carbono	Valor límite	R.D. 1073/2002
Tabla 3.7	Ozono	Umbrales de información y alerta	R.D. 1796/2003
Tabla 3.8	Ozono	Valor objetivo	R.D. 1796/2003
Tabla 3.9	Ozono	Objetivos a largo plazo	R.D. 1796/2003
Tabla 3.10	Arsénico, cadmio, níquel y benzo(a)pireno	Valores objetivo	R.D. 812/2007
Tabla 3.11	PM _{2,5}	Valor objetivo	Directiva 2008/50/CE
Tabla 3.12	PM _{2,5}	Valor límite	Directiva 2008/50/CE

Tabla 3.2 Valores límite y umbral de alerta del dióxido de nitrógeno y de los óxidos de nitrógeno ⁽¹⁾ Real Decreto 1073/2002.

	Período de promedio	Valor límite	Margen de exceso tolerado	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite horario para la protección de la salud humana	Una hora	200 µg/m ³ NO ₂ que no podrán superarse en más de 18 ocasiones por año civil	80 µg/m ³ a la entrada en vigor del presente Real Decreto, reduciendo el 1 de enero de 2003 y posteriormente cada 12 meses 10 µg/m ³ hasta alcanzar el valor límite el 1 de enero de 2010	1 de enero de 2010
Valor límite anual para la protección de la salud humana	Un año civil	40 µg/m ³ de NO ₂	16 µg/m ³ a la entrada en vigor del presente Real Decreto, reduciendo el 1 de enero de 2003 y posteriormente cada 12 meses 2 µg/m ³ hasta alcanzar el valor límite el 1 de enero de 2010	1 de enero de 2010
Valor límite anual para la protección de la vegetación ⁽²⁾	Un año civil	30 µg/m ³ de NO ₂	Ninguno	A la entrada en vigor de la presente norma

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

- (1) Los valores límite se expresarán en µg/m³, el volumen se normalizará a la temperatura de 293 K y a la presión de 101,3 kPa
- (2) Para la aplicación de este valor límite se tomarán en consideración los datos obtenidos en las estaciones de medición representativas de los ecosistemas a proteger, sin perjuicio, en su caso, de la utilización de otras técnicas de evaluación

Tabla 3.3 Valores límite y umbral de alerta para el dióxido de azufre ⁽¹⁾ Real Decreto 1073/2002

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite horario para la protección de la salud humana	Una hora	350 µg/m ³ , valor que no podrá superarse en más de 24 ocasiones por año civil.	1 de enero de 2005
Valor límite diario para la protección de la salud humana	24 horas	125 µg/m ³ , valor que no podrá superarse en más de tres ocasiones por año civil.	1 de enero de 2005
Valor límite para la protección de los ecosistemas ⁽²⁾	Año civil e invierno (del 1 de octubre al 31 de marzo).	20 µg/m ³	A la entrada en vigor de la presente norma.

El **umbral de alerta** para dióxido de azufre se sitúa en 500 µg/m³ registrados durante tres horas consecutivas en lugares representativos de la calidad del aire en un área de como mínimo 100 km² o en una zona o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.

- (1) Los valores límite se expresan en µg/m³. El volumen a la temperatura de 293 K y a la presión de 101,3 kPa
- (2) Para la aplicación de este valor límite se tomarán en consideración los datos obtenidos en las estaciones de medición representativas de los ecosistemas a proteger, sin perjuicio, en su caso, de la utilización de otras técnicas de evaluación

Tabla 3.4 Valores límite para el plomo ⁽¹⁾ Real Decreto 1073/2002.

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite anual para la protección de la salud humana	Año civil	0,5 µg/m ³	1 de enero de 2005 ó el 1 de enero de 2010, en las inmediaciones de fuentes industriales específicas, situadas en lugares contaminados a lo largo de decenios de actividad industrial. Dichas fuentes se notificarán a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a efectos de informar a la Comisión a la entrada en vigor de la presente norma

(1) El valor límite se expresará en condiciones ambientales

Tabla 3.5 Valores límite para el benceno ⁽¹⁾ Real Decreto 1073/2002.

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite para la protección de la salud humana	Año civil	5 µg/m ³	1 de enero de 2010

(1) El valor límite se expresará en mg/m³ referido a una temperatura de 293 K y a una presión de 101,3 kPa

Tabla 3.6 Valores límite para el monóxido de carbono ⁽¹⁾ Real Decreto 1073/2002.

	Período de promedio	Valor límite	Fecha de cumplimiento del valor límite
Valor límite para la protección de la salud humana	Media de ocho horas máxima de un día	10 mg/m ³	1 de enero de 2005

(1) El valor límite se expresará en mg/m³ referido a una temperatura de 293 K y a una presión de 101,3 kPa

Tabla 3.7 Umbrales de información y alerta ⁽¹⁾ de ozono Real Decreto 1796/2003.

	Parámetro	Umbral
Umbral de información a la población	Promedio horario	180 µg/m ³
Umbral de alerta	Promedio horario ⁽²⁾	240 µg/m ³

(1) Los valores límite se expresan en µg/m³ a la temperatura 293 K y a la presión de 101,3 kPa

(2) A efectos de la aplicación de planes de acción a corto plazo, la superación del umbral se debe medir o prever durante tres horas consecutivas

Tabla 3.8 Valores objetivo de ozono ⁽¹⁾ Real Decreto 1796/2003.

	Parámetro	Valor objetivo ⁽²⁾	Año de cumplimiento, en la medida de lo posible, del valor objetivo ⁽³⁾
Valor objetivo para la protección de la salud humana	Máximo de las medias octohorarias del día ⁽⁴⁾	120 µg/m ³ que no deberá superarse más de 25 días por cada año civil de promedio en un período de tres años ⁽⁵⁾	2010

(1) Los valores límite se expresan en µg/m³ a la temperatura 293 K y a la presión de 101,3 kPa

(2) Estos valores objetivo y superaciones autorizadas se entenderán sin perjuicio de los resultados de los estudios y de la revisión, previstos en el artículo 11 de la Directiva 2002/3/CE, que tendrán en cuenta las diferentes situaciones geográficas y climáticas de la Comunidad Europea

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

(4) El máximo de las medias octohorarias del día deberá seleccionarse examinando promedios móviles de 8 horas, calculados a partir de datos horarios y actualizados cada hora. Cada promedio octohorario así calculado se asignará al día en que dicho promedio termina, es decir, el primer período de cálculo para un día cualquiera será el período a partir de las 17:00 h del día anterior hasta la 1:00 h de dicho día; el último período de cálculo para un día cualquiera será el período a partir de las 16:00 h hasta las 24:00 h de dicho día

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

- para el valor objetivo relativo a la protección de la salud humana: datos válidos correspondientes a un año
- para el valor objetivo relativo a la protección de la vegetación: datos válidos correspondientes a tres años

Tabla 3.9 Objetivos a largo plazo para el ozono⁽¹⁾ Real Decreto 1796/2003.

	Parámetro	Objetivo a largo plazo	Año de referencia
Objetivo a largo plazo para la protección de la salud humana	Máximo de las medias octohorarias del día en un año civil	120 µg/m ³	2020

(1) Los valores límite se expresan en µg/m³ a la temperatura 293 K y a la presión de 101,3 kPa

Tabla 3.10 Valores objetivo del arsénico, cadmio, níquel y benzo(a)pireno en el aire ambiente Real Decreto 812/2007.

Contaminante	Valor objetivo ⁽¹⁾
Arsénico	6 ng/m ³
Cadmio	5 ng/m ³
Níquel	20 ng/m ³
Benzo(a)pireno	1 ng/m ³

(1) Referido al contenido total en la fracción de PM₁₀ como promedio durante un año natural

Tabla 3.11 Valor objetivo de PM_{2,5}⁽¹⁾ Directiva 2008/50/CE.

	Periodo medio	Valor objetivo	Fecha en que debe alcanzarse el valor objetivo
Valor objetivo	Año civil	25 µg/m ³	1 de enero de 2010

(1) Los valores límite se expresan en µg/m³ a la temperatura 293 K y a la presión de 101,3 kPa

Tabla 3.12 Valor límite de PM_{2,5}⁽¹⁾ Directiva 2008/50/CE.

	Periodo medio	Valor límite	Margen de tolerancia	Fecha en que debe alcanzarse el valor objetivo
Fase 1	Año civil	25 µg/m ³	20% el 11 de junio de 2008, que se reducirá el 1 de enero siguiente, y en lo sucesivo, cada 12 meses en % idénticos anuales hasta alcanzar un 0% el 1 de enero de 2015	1 de enero de 2015
Fase 2 ⁽²⁾	Año civil	20 µg/m ³		1 de enero de 2020

(1) Los valores límite se expresan en µg/m³ a la temperatura 293 K y a la presión de 101,3 kPa

(2) Fase 2: valor límite indicativo que será revisado por la Comisión en 2013 a la luz de informaciones suplementarias sobre los efectos sobre la salud y el medio ambiente, la viabilidad técnica y la experiencia obtenida con el valor objetivo en los Estados Miembros

3.3 NORMATIVA SOBRE LIMITACIÓN DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES A LA ATMÓSFERA

3.3.1 ACTIVIDADES INDUSTRIALES

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

- Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico
- Orden de 18 de octubre de 1976 sobre prevención y control de la contaminación atmosférica de origen industrial
- Real Decreto 547/1979, de 20 de febrero, sobre modificación del Anexo IV del Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972
- Real Decreto 653/2003, de 30 de mayo sobre incineración de residuos
- Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, por el que se establecen nuevas normas sobre la limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan ciertas condiciones para el control de las emisiones a la atmósfera de las refinerías de petróleo
- Resolución de 14 de enero de 2008, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se publica el Acuerdo de 7 de diciembre de 2007, del Consejo de Ministros, por el que se aprueba el II Programa Nacional de Reducción de Emisiones, conforme a la Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos
- Directiva 2008/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2008, relativa a la prevención y al control integrado de la contaminación (sustituida por Directiva 2010/75/UE)
- Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control integrados de la Contaminación (IPPC)
- Real Decreto 509/2007, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para el desarrollo y ejecución de la Ley 16/2002 de Prevención y Control integrados de la Contaminación

- Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación)
- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental
- Decreto 151/2006, de 25 de julio, por el que se establecen los valores límite y la metodología a aplicar en el control de las emisiones no canalizadas de partículas por las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera
- Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras
- Normativa de evaluación de impacto ambiental, que se incluye en el Apartado 3.3.3 por incluir proyectos de actividades industriales y de otras actividades

3.3.2 VEHÍCULOS A MOTOR

a) Turismos y vehículos ligeros para transporte de mercancías

- Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor
- Directiva 91/441/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1991, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la contaminación atmosférica provocada por los gases de escape de los vehículos de motor
- Directiva 93/59/CEE del Consejo del 28 de junio de 1993 por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor
- Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de marzo de 1994, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE
- Directiva 96/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de octubre de 1996 por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor
- Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998 relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo
- Directiva 2002/80/CE de la Comisión, de 3 de octubre de 2002 por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor
- Reglamento (CE) N° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos

b) Vehículos pesados

- Directiva 88/77/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros referentes a las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y de partículas contaminantes procedentes de motores destinados a la propulsión de vehículos
- Directiva 91/542/CE del Consejo, de 1 de octubre de 1991 por la que se modifica la Directiva 88/77/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores diesel destinados a la propulsión de vehículos
- Directiva 96/44 de la Comisión de 1 de julio de 1996 por la que se adapta al progreso técnico de la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (Texto pertinente a los fines del Espacio Económico Europeo (EEE))
- Directiva 98/77 de la Comisión de 2 de octubre de 1998 por la que se adapta al progreso técnico de la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas que deben tomarse contra la contaminación del aire causadas por las emisiones de los vehículos a motor. (Texto pertinente a los fines del EEE)
- Directiva 99/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diésel destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos y por la que se modifica la Directiva 88/77/CEE del Consejo

- Directiva 1992/102/CE de la Comisión de 15 de diciembre de 1999, por la que se adapta al progreso técnico de la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a las medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (Texto pertinente a los fines del EEE)
- Directiva 2001/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de enero de 2001, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo, sobre medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (Texto pertinente a los fines del EEE)
- Directiva 2001/100/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de diciembre de 2001 por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (Texto pertinente a los fines del EEE)
- Directiva 2003/76/CE de la Comisión de 11 de agosto de 2002 por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor (Texto pertinente a los fines del EEE)
- Reglamento 595/2009, de 18/06/2009, Relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE

c) **Motocicletas y ciclomotores**

- Directiva 97/24/CE, relativa a determinados elementos o características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas
- Directiva 2002/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002 sobre la reducción del nivel de emisiones contaminantes de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, y por la que se modifica la Directiva 97/24/CE
- Directiva 2006/72/CE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2006 que corrige y modifica la Directiva 2005/30/CE por la que se modificarán, con objeto de adaptarlas al progreso técnico, las Directivas 97/24/CE y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas

d) **Máquinas móviles no de carretera**

- Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 1997 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera
- Directiva 2002/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de diciembre de 2002 por la que se modifica la Directiva 97/68/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera
- Directiva 2004/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 por la que se modifica la Directiva 97/68/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera
- Directiva 2010/26/UE de la Comisión de 31 de marzo de 2010 por la que se modifica la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera

3.3.3 **OTRAS ACTIVIDADES**

- Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles resultantes del almacenamiento y distribución de gasolinas desde las terminales a las estaciones de servicio
- Real Decreto 1437/2002, de 27 de diciembre, por el que se adecúan las cisternas de gasolina al Real Decreto 2102/1996 sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles
- Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades (modificado posteriormente por Real Decreto 227/2006, Real Decreto 367/2010, Real Decreto 795/2010 y Real Decreto 1463/2010)
- Orden de la Consejería de Medio Ambiente de 12 de febrero de 1998 por la que se establecen límites de emisión a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión de biomasa sólida
- Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero

- Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos
- Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, que aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental
- Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía
- Decreto 297/1995, de 19 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Calificación Ambiental
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación
- Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, que aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios (RITE)
- Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburante
- Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006 en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo
- Real Decreto 1088/2010, de 3 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo
- Decreto 356/2010, de 3 de agosto, por el que se regula la autorización ambiental unificada, se establece el régimen de organización y funcionamiento del registro de autorizaciones de actuaciones sometidas a los instrumentos de prevención y control ambiental, de las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y de las instalaciones que emiten compuestos orgánicos volátiles, y se modifica el contenido del Anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

4. ZONA AFECTADA

4.1 INFORMACIÓN GENERAL

La zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera, en la que es de aplicación el presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire, constituye la parte con mayor densidad de población del término municipal:

Tabla 4.1 Zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera.

CÓDIGO ZONA	DENOMINACIÓN	MUNICIPIO
ES0109	Núcleo urbano de Jerez de la Frontera	Jerez de la Frontera

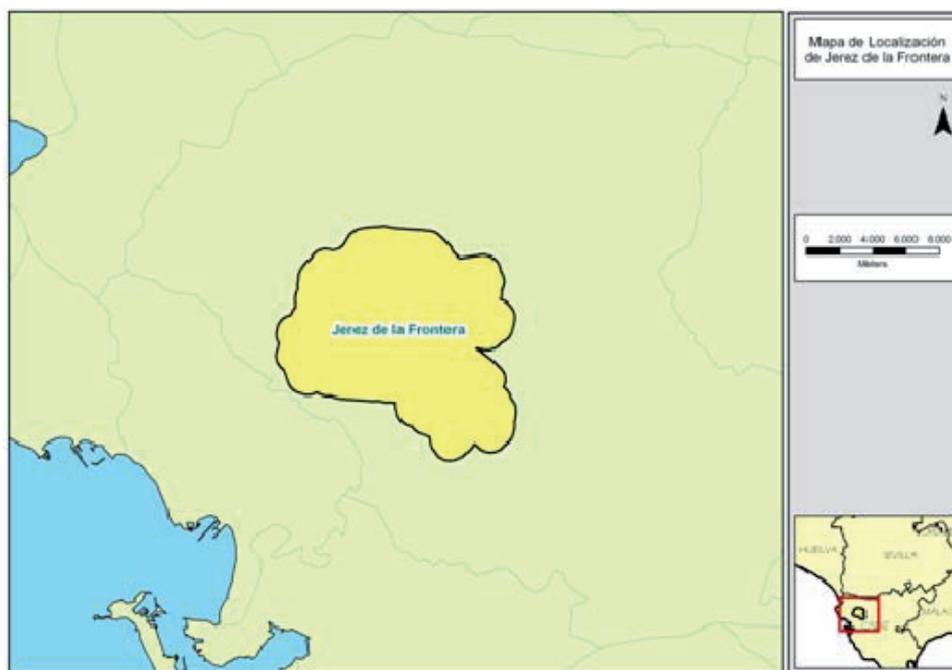


Figura 4.1 Zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera

El núcleo urbano de Jerez de la Frontera es el más poblado de la provincia de Cádiz y el quinto de Andalucía. Su tamaño y capacidad de crecimiento le han otorgado mayor dinamismo económico que el de la capital provincial, siendo el tercer núcleo poblacional más activo económica e industrialmente.

La posición céntrica y la buena accesibilidad de este municipio lo hacen ser uno de los principales nudos de comunicaciones de la provincia, siendo uno de los más importantes centros logísticos y de transportes de Andalucía occidental.

Su término municipal se extiende sobre el valle del Guadalquivir junto al río Guadalete, conformando la campiña jerezana.

4.2 ESTIMACIÓN DE LA SUPERFICIE AFECTADA Y LA POBLACIÓN EXPUESTA

El municipio de Jerez de la Frontera cuenta con una población total de 205.364 habitantes según datos del padrón de 2008 publicados por el Instituto de Estadística de Andalucía (IEA), lo que lo convierte en el más poblado de la provincia. Su término municipal ocupa una extensión de 1.188,14 km² (IEA, 2003). Aunque los datos facilitados corresponden a todo el municipio, como ya se ha dicho, la zona de estudio sólo comprende el núcleo urbano de Jerez de la Frontera y un área de influencia en la que se localiza la mayor parte de la población.

4.3 ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

Jerez de la Frontera ha sido tradicionalmente una ciudad cuya actividad económica se centra en la industria vinícola, con exportaciones a todo el mundo. También destaca el cultivo de frutas, cereales, hortalizas y la cría ganado vacuno y equino. En la actualidad la ciudad cuenta con un sector diversificado y un turismo en auge.

Además, se está fomentando la ciudad de Jerez como un gran centro logístico, con grandes superficies y naves de distribución, haciendo uso del ferrocarril, el aeropuerto y los puertos cercanos. Otro de los puntos fuertes de esta zona es el Parque Tecnológico Agroindustrial de Jerez, que mantiene una estrecha colaboración con la Universidad de Cádiz a través del Campus de Jerez.

En la Tabla 4.2 se presenta la superficie destinada a los distintos usos del suelo (Mapa de usos y coberturas vegetales del suelo de Andalucía 2007, escala 1:25.000. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía). En el municipio de Jerez de la Frontera la mayor extensión corresponde a superficies de cultivo en secano y en regadío.

Tabla 4.2 Superficie de los distintos usos del suelo.

USOS Y COBERTURAS VEGETALES DEL SUELO AÑO 2007		
CLASIFICACIÓN DE LOS DISTINTOS USOS DEL SUELO	ha	%
Aeropuertos	3,55	0,025
Cultivos con espacios de vegetación natural	55,1	0,387
Cultivos herbáceos en regadío	2406	16,9
Cultivos herbáceos en secano	3522	24,8
Cultivos leñosos y mosaicos en regadío	27,2	0,191
Embalses y balsas	21,7	0,153
Escombreras y vertederos	2,19	0,015
Espacios abiertos con vegetación escasa	337	2,37
Formaciones arboladas densas de Coníferas	51,4	0,362
Formaciones arboladas densas de Eucaliptos	80,7	0,567
Formaciones arboladas densas de otras frondosas y mezclas	33,4	0,235
Formaciones arboladas de eucaliptos con matorral	0,555	0,004
Formaciones arboladas de otras frondosas y mezclas con matorral	13,3	0,094
Formaciones de otros arbolados con herbáceos	14,4	0,101
Formaciones riparias	124	0,873
Invernaderos y cultivos bajo plástico	27,5	0,193
Lagunas y lucios	2,90	0,020
Matorrales densos	39,1	0,275
Matorrales dispersos	105	0,741
Mosaico de cultivos en secano y regadío	2105	14,8
Olivares	6,29	0,044
Otros cultivos leñosos y mosaicos de herbáceos y leñosos en secano	35,2	0,247
Pastizales	187	1,31
Roquedos y áreas de cumbres	44,4	0,312
Ríos y cauces de agua	26,1	0,183
Viñedos	1212	8,52
Zonas en construcción	284	2,00
Zonas verdes y espacios de ocio	238	1,67
Áreas alteradas por actividades extractivas	59,7	0,420
Áreas alteradas por vías de comunicación	333	2,34
Áreas industriales de servicios	792	5,57
Áreas urbanas y residenciales	2036	14,3
TOTAL	14226	100

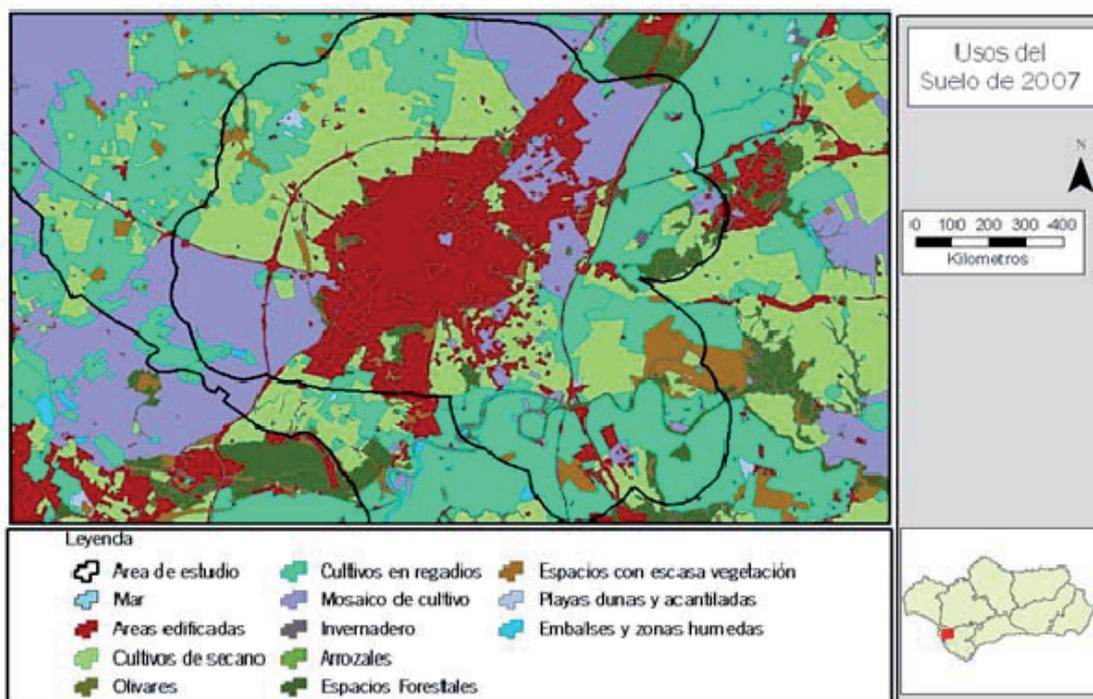


Figura 4.2 Usos del suelo

La distribución de población ocupada por actividades económicas (IEA, 2001, último disponible) se incluye en la Tabla 4.3. El mayor porcentaje de población ocupada de Jerez de la Frontera corresponde a la actividad “comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico”, seguido, de la “construcción”.

Tabla 4.3 Ocupación de la población por actividades económicas.

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN POR ACTIVIDADES ECONÓMICAS			
CNAE-93	CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES	JEREZ DE LA FRONTERA	
		Nº Hab.	%
A	Agricultura, ganadería, caza y selvicultura	2.620	4,53
B	Pesca, acuicultura y actividades de los servicios relacionados con las mismas	56	0,10
C	Industrias extractivas	111	0,19
D	Industria manufacturera	6.190	10,70
E	Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua.	271	0,47
F	Construcción	9.117	15,75
G	Comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico	10.377	17,93
H	Hostelería	3.510	6,07
I	Transporte, almacenamiento y comunicaciones	3.446	5,95
J	Intermediación financiera	1.581	2,73
K	Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales	4.257	7,36
L	Administración pública, defensa y seguridad social obligatoria	5.169	8,93
M	Educación	3.806	6,58
N	Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales	4.119	7,12
O	Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales	1.961	3,39
P	Hogares que emplean personal doméstico	1.280	2,21
Q	Organismos extraterritoriales	1	0
TOTALES		57.872	100

Jerez cuenta con excelentes conexiones con el resto de Andalucía, España y Europa. Su aeropuerto internacional, permite enlazar con destinos nacionales e internacionales; la estación de ferrocarril, restaurada recientemente, ofrece conexiones a numerosas ciudades y capitales. Por último, una completa red viaria de autopistas (AP-4) y autovías (N-IV), hacen posible un acceso rápido y cómodo.

4.4 DATOS TOPOGRÁFICOS RELEVANTES

Jerez de la Frontera destaca por la variedad de sus relieves, lo que implica gran riqueza de paisajes. Pero en lo que a nuestra zona de estudio compete podemos hablar de gran uniformidad del terreno, ya que el núcleo urbano y su área de influencia se ubica en la zona más llana sin distinguirse altitudes que podamos considerar de gran relevancia, como podemos observar en la Figura 4.3.

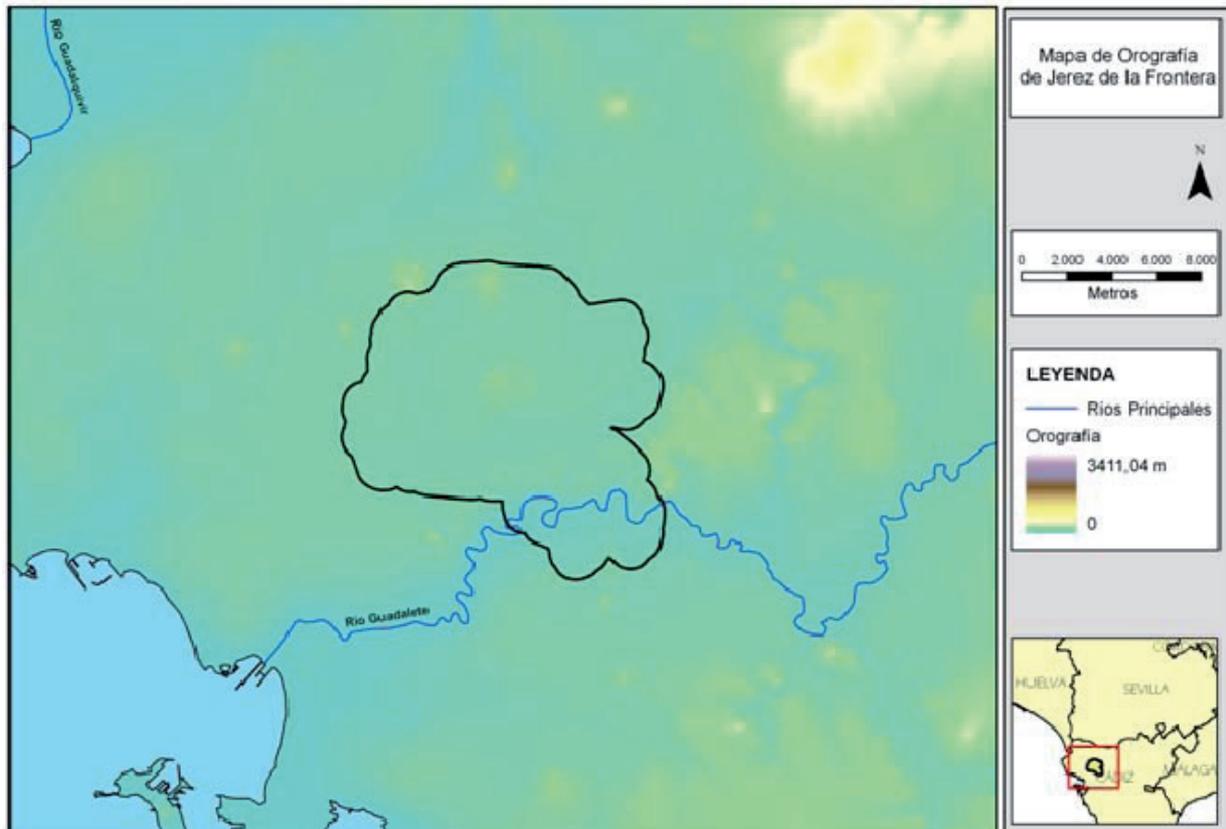


Figura 4.3 Orografía de la zona de Jerez de la Frontera

4.5 DATOS CLIMÁTICOS ÚTILES

La zona de Jerez de la Frontera se integra en su totalidad dentro de la zona climática “Bajo Guadalquivir”, que se corresponde con el clima mediterráneo oceánico, caracterizado por la abundancia de precipitaciones.

Este tipo climático afecta a la zona más occidental de Jerez, abarcando toda la costa atlántica andaluza, desde su extremo occidental en Huelva, hasta el estrecho de Gibraltar. El hecho distintivo de este tipo de clima es la influencia suavizadora del océano, que reduce la amplitud térmica anual.

Con inviernos, en los que la temperatura media anual se sitúa siempre por encima de 10°, con veranos que registran temperaturas medias en torno a los 25°, sólo en ocasiones excepcionales se superan los 40° de temperatura máxima. Las precipitaciones no son demasiado abundantes, situándose entre los 500 y los 600 mm. Anuales.

Para el Plan de Mejora para la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera, se han analizado la estación meteorológica ubicada en el Aeropuerto de Jerez, que pertenece a la Red de Estaciones Principales de AEMET, y la estación de Jerez de la Frontera (Estación 2) de la Red de Estaciones Agroclimáticas de la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural de la Junta de Andalucía.

La Figura 4.4 presenta, la ubicación de estación meteorológica seleccionada y la zona climática Bajo Guadalquivir que comprende toda la zona del Plan.

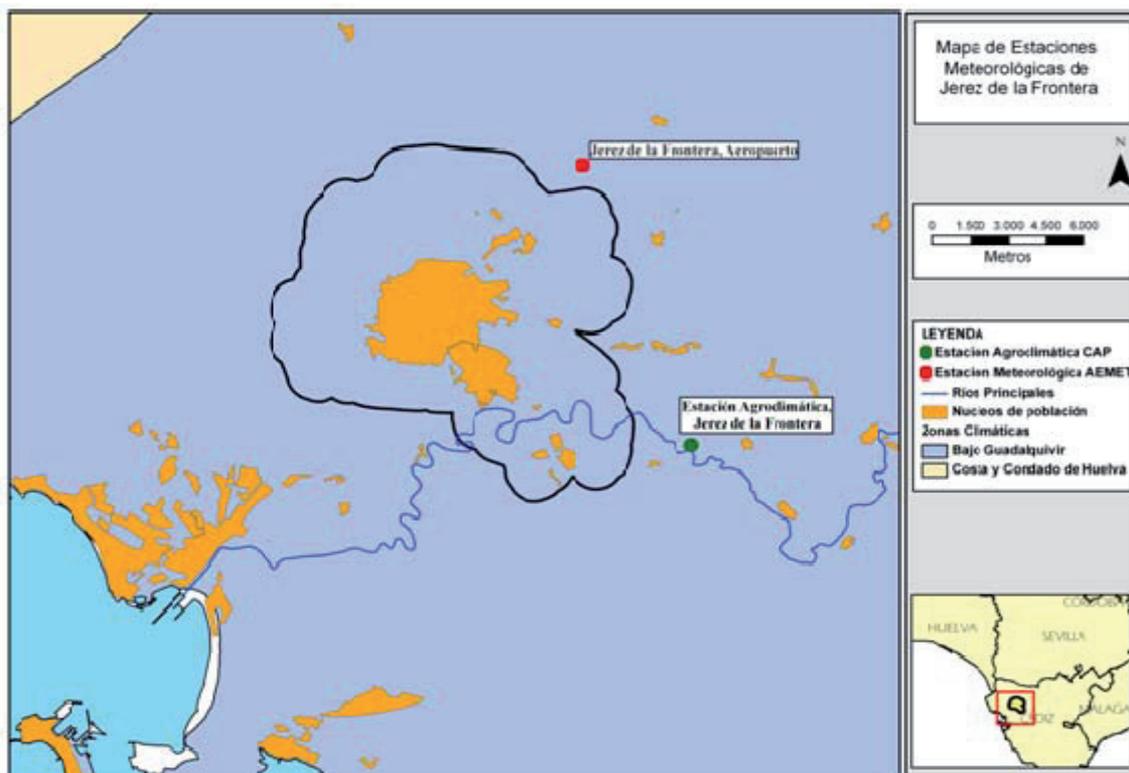


Figura 4.4 Análisis climatológico

Para la selección del año climatológico representativo de la estación seleccionada, se consideran los siguientes aspectos:

- Coeficiente de correlación de las velocidades y direcciones de viento de cada año con respecto al periodo acumulado 2003-2008
- Porcentaje de datos válidos de cada uno de los años, para temperatura (T), dirección de viento (DV) y velocidad de viento (VV)
- Porcentaje de calmas (velocidades < 0,5 m/s), puede ser consultado en Tabla 4.8
- Datos de precipitaciones anuales, pueden ser consultados en Tabla 4.7

A continuación, se presentan los porcentajes de datos válidos y el coeficiente de correlación de la estación seleccionada, para cada año del periodo 2003-2008:

Tabla 4.4 Porcentaje de datos válidos y coeficiente de correlación.

ESTACIONES	AÑOS	% DATOS VÁLIDOS			COEFICIENTE CORRELACIÓN
		T	DV	VV	
Aeropuerto de Jerez de la Frontera	2003	100,0	100,0	99,8	0,9300
	2004	100,0	100,0	100,0	0,9593
	2005	100,0	100,0	100,0	0,9491
	2006	100,0	100,0	100,0	0,9539
	2007	100,0	100,0	100,0	0,9667
	2008	98,5	99,7	99,7	0,9691

Teniendo en cuenta los criterios expuestos, para la Estación Meteorológica Aeropuerto de Jerez, el año representativo es el 2007, ya que presenta un coeficiente de correlación y un porcentaje de datos válidos bastante altos.

4.5.2 TEMPERATURAS

La zona de Jerez de la Frontera, por su excelente situación geográfica dispone de agradables temperaturas, 11°C de media en invierno y 25°C en verano, suavizadas tanto por su cercanía al mar como por su latitud. Lo que hace que los inviernos y los veranos sean muy agradables.

En la Tabla 4.5 se presentan las temperaturas medias anuales del periodo 2003-2008 registradas en la estación considerada. Puede observarse que dicha temperatura está en torno a los 18°C.

Tabla 4.5 Temperatura media anual en la estación seleccionada.

AÑO	TEMPERATURA MEDIA ANUAL (°C)
	AEROPUERTO DE JEREZ DE LA FRONTERA
2003	18,4
2004	18,0
2005	17,9
2006	18,1
2007	17,4
2008	17,6

4.5.3 RADIACIÓN SOLAR

Factores del clima tales como la latitud subtropical y la abundancia de situaciones anticiclónicas sobre la región, determinan la existencia en Andalucía de una insolación muy elevada, que asociadas al elevado ángulo de incidencia de los rayos solares en estas latitudes tan bajas, determinan también valores elevados de recepción de radiación solar, que superan los 5 kWh/m² diarios. La radiación solar es más intensa en el intervalo comprendido entre mayo y agosto, y sobre todo de las 12 a las 17 horas.

En la Tabla 4.6 se presenta la energía en kWh que incide por m² de superficie horizontal en un año.

Tabla 4.6 Energía en kWh/m² de superficie horizontal en un año.

ENERGÍA kWh/m ² DE SUPERFICIE HORIZONTAL EN UN AÑO						
ESTACIÓN	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Jerez de la Frontera ⁽¹⁾	1813,56	1833,37	1934,96	1815,03	1847,49	187,32

Fuente: Estaciones agroclimáticas de la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural de la Junta de Andalucía
(1) Estación 2 de Cádiz. (Coordenadas UTM, X: 767119.0, Y: 4059604.0)

4.5.4 PLUVIOMETRÍA

La distribución temporal de las lluvias viene dada por los frentes atlánticos que llegan desde el Oeste, cuya frecuencia depende de la potencia del anticiclón de las Azores, principal factor determinante del clima en Andalucía.

Las precipitaciones, en general, son del orden de los 300-800 mm, caracterizándose por ser más abundantes en invierno y primavera.

En la Tabla 4.7 puede observarse que el año más seco del periodo fue el 2005.

Tabla 4.7 Datos de pluviometría

AÑO	AEROPUERTO DE JEREZ DE LA FRONTERA	
	PRECIPITACIÓN ANUAL (mm)	HR MEDIA (%)
2003	812,4	*
2004	325,9	68,9
2005	275,2	66,6
2006	638,9	71,6
2007	550,9	68,7
2008	*	*

HR media: humedad relativa media

(*) Datos no disponibles

4.5.5 VIENTOS

El año 2004 es el de mayor porcentaje de calmas y de menor velocidad media de viento, seguido de los años 2005 y 2003.

Tabla 4.8 Datos de velocidad del viento

AEROPUERTO DE JEREZ DE LA FRONTERA		
AÑO	CALMAS	VV MEDIA (m/s)
2003	27,1	3,1
2004	32,1	2,6
2005	29,4	2,9
2006	10,6	2,9
2007	12,1	3,1
2008	11,49	2,97

A continuación, se presenta la rosa de vientos del año 2007, seleccionado como más representativo del periodo 2003-2007. Las componentes principales del viento son norte y suroeste (Figura 4.5).

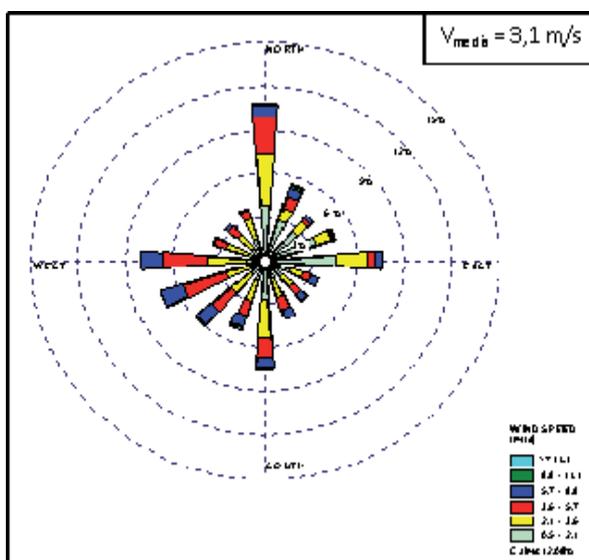


Figura 4.5 Rosa de vientos del año 2007 de la estación Aeropuerto de Jerez de la Frontera

4.5.6 INVERSIÓN TÉRMICA

La ubicación de la zona de Jerez de la Frontera en la parte baja del valle del Guadalquivir, hace que le afecte de lleno la influencia de los frentes oceánicos, ya que el valle recoge y canaliza hacia el interior de la región los vientos del SW, que son por otra parte, los predominantes durante la estación invernal.

Por regla general, los vientos predominantes son débiles en los primeros metros sobre la superficie terrestre, por lo que la dispersión de los contaminantes depende no sólo del transporte convectivo horizontal (función de las velocidades y direcciones del viento), sino muy especialmente del transporte convectivo vertical, cuyo factor determinante es la variación vertical de temperaturas en la atmósfera.

Para poder determinar la capacidad de difusión vertical de los contaminantes es necesario conocer los procesos meteorológicos y los sistemas béricos que los dominan.

El clima mediterráneo se caracteriza por la irregularidad térmica y pluviométrica, dominada por dos tipos de anticiclón: el de las Azores, y el de tipo térmico en invierno, que aparece sobre la península.

Teniendo en cuenta la dinámica atmosférica general, hay que destacar como durante el invierno y gran parte del año el cinturón de altas presiones subtropicales y, concretamente, el Anticiclón de las Azores, limita el paso de las bajas presiones del frente polar. El dominio anticiclónico supone la existencia de procesos de convergencia en altura y divergencia en superficie, lo que determina en definitiva gran estabilidad atmosférica con procesos de inversión térmica (subsistencia). Este fenómeno es más acentuado en invierno que en verano, debido a que en verano, el anticiclón suele acompañarse de una intensa radiación solar que calienta la

tierra durante el día. Este calentamiento provoca una ligera ascendencia del aire y, por tanto, una mejor dispersión de la contaminación.

Por otro lado, durante los meses de invierno también se genera de forma adicional una capa de inversión en superficie, producida en situación anticiclónica con cielo despejado, por la irradiación nocturna. A medida que transcurre la noche, la superficie terrestre va perdiendo calor y el aire en contacto con ella se va enfriando. Por la mañana temprano, el aire más frío está en los niveles más bajos, y se observa una inversión térmica superficial. Una vez que sale el sol, la superficie comienza a calentarse, y el aire en contacto con ella aumenta su temperatura. Este calentamiento superficial va destruyendo la inversión térmica superficial, de manera que hacia las primeras horas de la tarde se desarrolla una capa superficial, denominada capa de mezcla, en que la temperatura decrece levemente con la altura. Al final de la tarde, la superficie comienza a enfriarse nuevamente. Esta inversión térmica produce una fuerte estabilidad, limitando la dispersión de los contaminantes.

4.6 OBJETIVOS DE PROTECCIÓN

4.6.1 SALUD DE LAS PERSONAS

Según el Plan de Salud Ambiental de la actual Consejería de Igualdad, Salud y Políticas Sociales de la Junta de Andalucía (2008-2012), estudios realizados en los últimos años en diversas ciudades han concluido que, los incrementos de los niveles de la contaminación atmosférica se asocian con efectos nocivos para la salud, especialmente respiratorios y cardiovasculares, aunque hay también evidencias de efectos reproductivos adversos, como aumento de la mortalidad perinatal y de la prematuridad (bajo peso al nacer o retraso en el crecimiento intrauterino). En Europa, unas 60.000 muertes al año pueden estar relacionadas con una exposición a largo plazo a la contaminación del aire por partículas por encima de los niveles permitidos, según los estudios realizados en 124 ciudades europeas, sobre un total de 80 millones de habitantes. En las últimas décadas, la prevalencia del asma y las alergias, provocadas entre otros factores por la contaminación del aire, aumenta cada año.

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

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

Material particulado atmosférico (MPA)

El material particulado atmosférico se define como las partículas sólidas y líquidas, excepto el agua pura, presentes en la atmósfera. Los principales parámetros que caracterizan el MPA son su distribución granulométrica y composición química. Ambos presentan una gran variabilidad en función de los mecanismos de formación, emisión y transporte e influyen considerablemente en el grado de impacto en la salud.

Basándose en la distribución granulométrica de las partículas, y teniendo en cuenta las limitaciones de las técnicas de medida y muestreo, así como sus efectos en la salud, se establece la siguiente clasificación granulométrica de amplia utilización: PTS (partículas totales en suspensión), PM_{10} , $PM_{2,5}$ y PM_1 (partículas de diámetro aerodinámico equivalente o inferior a 10, 2,5 y 1 μm , respectivamente).

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

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

El creciente interés en el estudio y control de las concentraciones del MPA está directamente relacionado con los cada vez más claros efectos del mismo en la salud. Numerosos estudios epidemiológicos (Dockery y Pope, 1996) han demostrado que existe una clara asociación entre los niveles de PM_{10} y el número de muertes y hospitalizaciones diarias debidas a enfermedades de base pulmonar y cardiaca. El efecto de las partículas sobre la salud es el de agravar las enfermedades de tipo respiratorio y coronario.

Los efectos perjudiciales del MPA se originan principalmente por la fracción de partículas finas (inferior a 2,5 μm). Esto se debe a que las partículas de mayor tamaño (3-10 μm) tienden a ser depositadas en la parte más externa del sistema respiratorio, desde donde fácilmente pueden ser devueltas a la garganta y salir al exterior, mientras que las $\text{PM}_{2.5}$ al ser inhaladas pueden penetrar en los pulmones y alcanzar los alveolos pulmonares, causando afecciones respiratorias, irritaciones, asma, inflamación e incluso cáncer.

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

La exposición a concentraciones elevadas de partículas puede causar:

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

Óxidos de nitrógeno (NO_x)

De los óxidos de nitrógeno, el NO_2 es el más tóxico, pudiendo presentar riesgos para la salud. Los problemas que ocasiona están relacionados con el sistema respiratorio; pueden producir irritación nasal, incomodidad respiratoria y dolores respiratorios agudos, aunque éstos precisan concentraciones superiores a las que se registran actualmente en la atmósfera [Morrow, 1984].

El NO_2 penetra en las más finas ramificaciones de las vías respiratorias. Según la concentración y duración de la exposición, su inhalación puede provocar cambios funcionales en el pulmón de individuos sanos como el aumento de la resistencia de las vías respiratorias. Esta situación se ve agravada en individuos asmáticos, que muestran una mayor reactividad bronquial ante la exposición al NO_2 .

Estas reacciones podrían ser importantes, especialmente en sujetos con enfermedades respiratorias, cuando los contaminantes gaseosos actúan en combinación con partículas inhaladas.

Además de estas modificaciones en la función respiratoria, se le ha relacionado con un aumento de la reactividad bronquial y en los niños con un aumento de la sensibilidad de los bronquios a las infecciones microbianas.

La concentración de NO (monóxido de nitrógeno) presente en la atmósfera no se considera peligrosa para la salud; el problema se presenta cuando se oxida a dióxido de nitrógeno.

Ozono (O_3)

El ozono es un gas irritante, que puede tener repercusiones importantes para la salud humana. El aparato respiratorio es el principal perjudicado por su acción, siendo los primeros síntomas que se detectan tras una exposición al mismo: tos, dolor de cabeza, náuseas, dolores pectorales al inspirar profundamente y acortamiento de la respiración.

Existen ciertos grupos de población potencialmente más sensibles a la acción del ozono. Una sensibilidad mayor de la normal al ozono puede ser debida a numerosas causas, siendo las más importantes: la preexistencia de enfermedades respiratorias, la realización de ejercicio físico y la distinta genética existente entre la población. En personas asmáticas, se ha observado una mayor frecuencia de ataques de asma tras exposiciones a altos niveles de ozono. Los niños constituyen un importante grupo de riesgo por tener unos hábitos de ocio relacionados con el ejercicio físico y la actividad al aire libre. En general, esta población más sensible al ozono representa un 10% del total [Lippmann, 1989].

Dióxido de azufre (SO_2)

Existe una clara relación entre las enfermedades respiratorias del tracto superior y los niveles de SO_2 . Su inhalación puede desencadenar un proceso de broncoconstricción transitoria en el tracto respiratorio superior. Se considera un irritante de mediana potencia del aparato respiratorio, aunque a concentraciones muy elevadas es fuertemente irritante, aumentando su peligrosidad si se encuentra en combinación con otros contaminantes y con la humedad.

Según la concentración y duración de la exposición, puede provocar irritación en los ojos y problemas respiratorios, acentuándose el riesgo en personas asmáticas.

Tiene la posibilidad de transformarse en ácido sulfúrico en los órganos respiratorios internos, si penetra en ellos en forma de aerosol, pudiendo afectar a todo el tracto respiratorio así como a la conjuntiva. Algunas partículas como las de ácido sulfúrico son higroscópicas. Estas partículas incorporan agua, se expanden en el aparato respiratorio y se depositan en los pulmones durante largos periodos de tiempo.

La inhalación del SO₂ puede originar edema pulmonar, reacciones asmáticas, espasmos, parada respiratoria e incluso la muerte. La exposición prolongada puede causar asma.

Ácido sulfhídrico (SH₂)

Al igual que ocurre con el resto de contaminantes citados, el aparato respiratorio es el principal afectado por la acción del ácido sulfhídrico en la atmósfera.

Éste se empieza a detectar por el olfato humano a concentraciones mucho más bajas de las que pueden tener efectos nocivos para la salud. Tiene olor a huevos podridos incluso a bajas concentraciones. A niveles bajos de concentración los efectos que provoca su inhalación son: irritación de ojos, nariz y garganta. Niveles medios pueden causar dolor de cabeza, mareos, náuseas y vómitos, tos y dificultades respiratorias. Niveles altos causan shock, convulsiones, coma y en última instancia pueden provocar la muerte.

Monóxido de carbono (CO)

La inhalación de monóxido de carbono puede llegar a ser muy perjudicial para la salud, pues se combina con la hemoglobina de la sangre, formando la carboxihemoglobina, que desplaza al oxígeno e impide la formación de oxihemoglobina. Esta circunstancia se debe a que la afinidad de la hemoglobina por el CO es 250 veces superior a la que presenta por el oxígeno. Esta situación puede provocar, si la saturación no sobrepasa el 10%, trastornos psicomotores que se manifiestan como síntomas de cansancio, cefaleas y alteraciones de la coordinación. Por encima del 10% se pueden producir alteraciones más graves, incluso la muerte. Cuando la saturación es inferior al 5%, se producen alteraciones de la función cardíaca y pulmonar. La carboxihemoglobina formada es reconvertida espontáneamente en un 50% a oxihemoglobina en un periodo de 3 a 4 horas.

Benceno

Según la concentración y duración de la exposición, la inhalación de vapores de benceno puede provocar trastornos en el sistema nervioso central que se manifiestan en náuseas (mareos), dolores de cabeza, náuseas, somnolencia, perturbaciones psíquicas con estados de excitación y convulsión que finalizan en desvanecimiento y parálisis del centro respiratorio. La exposición prolongada o repetida puede afectar a la médula ósea y al sistema inmunológico. El benceno es carcinógeno para los seres humanos y causa desórdenes sanguíneos como la leucemia.

Metales

Los metales tóxicos presentes en el aire, principalmente plomo, arsénico, cadmio y níquel, representan una amenaza para la salud humana cuando se inhalan en cantidades suficientes, debido a la tendencia que presenta el organismo a su acumulación. Los compuestos inorgánicos atmosféricos de estos metales son absorbidos por los humanos, principalmente a través del sistema respiratorio. En el caso del plomo, alcanza el torrente sanguíneo aproximadamente el 35% del plomo inhalado por los pulmones. Una vez incorporado a la corriente sanguínea, una parte se almacena en los huesos y otra se expulsa por la orina, en una continua fase de renovación en el organismo. A partir de ciertas cantidades puede producir efectos adversos en el comportamiento, sobre todo a los niños, afectando al desarrollo cognitivo, y puede llegar a ser causa de anomalías en los fetos de madres gestantes. Los adultos, por lo general, son menos sensibles a los efectos del plomo, pero una acumulación excesiva en el organismo puede producir daños irreversibles en el sistema nervioso.

La exposición de corta duración al arsénico irrita los ojos, la piel y el tracto respiratorio. Puede causar efectos en el sistema circulatorio, sistema nervioso, riñón y tracto gastrointestinal, dando lugar a convulsiones, alteraciones renales, graves hemorragias, pérdida de fluidos y electrolitos, shock y muerte. La exposición puede producir la muerte. Los efectos pueden aparecer de forma no inmediata. La exposición prolongada o repetida puede afectar a las membranas mucosas, piel, riñón e hígado, dando lugar a neuropatías, desórdenes en la pigmentación, perforación del tabique nasal y alteraciones tisulares. La sustancia es carcinógena para los seres humanos.

La exposición de corta duración al cadmio irrita los ojos y el tracto respiratorio. La inhalación del humo puede originar edema pulmonar y fiebre de los humos metálicos. Los efectos pueden aparecer de forma no inmediata. Los efectos de una exposición prolongada o repetida pueden afectar a los pulmones y, una vez en la sangre, al riñón, dando lugar a una proteinuria y a una disfunción del riñón. Esta sustancia es probablemente carcinógena para los seres humanos.

La inhalación durante cortos periodos de tiempo de partículas de níquel puede originar neumonitis. La exposición a una inhalación prolongada o repetida puede originar asma. Los pulmones pueden resultar afectados. La sustancia puede afectar a la cavidad nasal, dando lugar a inflamaciones y ulceraciones.

4.6.1.2 Grupos de población vulnerables

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

Según la Encuesta Nacional de Salud del año 2006 del Instituto Nacional de Estadística (INE), en Andalucía se tienen los siguientes porcentajes de población con enfermedades crónicas respiratorias:

Tabla 4.9 Porcentajes de población con enfermedad crónica respiratoria diagnosticada en Andalucía (INE, 2006)

EDAD DE LA POBLACIÓN	ENFERMEDAD CRÓNICA RESPIRATORIA DIAGNOSTICADA (%)		
	ASMA	ALERGIA	BRONQUITIS
0 a 15 años	6,13	13,19	NS
16 o más	4,77	12,11	5,11

Por otra parte, según el informe sobre la situación actual de la salud y sus determinantes en la Provincia de Cádiz, realizado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en el año 2004, en el que se incluye información de toda la Comunidad Autónoma, en Andalucía un 4,79 % de la población adulta padece trastornos cardiacos.

Aunque la zona del plan es el núcleo de población y un área de influencia en la cual se concentra la mayoría de la población, los datos del IEA del año 2007 disponibles, corresponden a todo el término municipal.

Tabla 4.10 Grupos vulnerables de población en el municipio de Jerez de la Frontera

GRUPOS DE POBLACIÓN VULNERABLE	Nº HABITANTES
Niños (0-14 años)	35.242
Mujeres embarazadas ⁽¹⁾	2.711
Mayores de 65 años	25.477
TOTAL	63.430

(1) Estimación basada en las cifras de nacimientos del año 2007

4.6.2 PATRIMONIO CULTURAL

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

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

La presencia de SO₂ y NO_x en la atmósfera da lugar a la formación de ácidos que reaccionan con el carbonato cálcico de la piedra que se degrada generando sales solubles de calcio que se convierten en costras blanquecinas inicialmente y luego negruzcas. Dichas costras alteran la estabilidad y estética del material lítico.

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

El SO₂ también origina corrosión metálica, debida fundamentalmente a la formación de ácido sulfúrico o sulfuroso, especialmente en ambiente húmedo y a temperaturas ambientales cálidas. Así mismo, deteriora las fibras sintéticas y los plásticos en general.

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

El municipio de Jerez de la Frontera cuenta con un amplio patrimonio cultural que debe ser protegido de la contaminación atmosférica a fin de minimizar los posibles efectos descritos.

En el núcleo urbano de Jerez de la Frontera se encuentra el conjunto del Alcázar de Jerez. El Alcázar es el monumento cívico-militar más importante y antiguo de Jerez. De planta cuadrada, esta construcción de origen almohade, levantada en el siglo XII, fue residencia de los califas sevillanos y sede de los gobernadores cristianos tras la caída de la ciudad en manos de Alfonso X. Entre sus dependencias, magníficamente restauradas, se encuentran la mezquita cristianizada de Santa María la Real, los baños árabes y sus jardines. En la fisonomía del Alcázar jerezano destacan su característica torre octogonal, la torre del homenaje y la de Ponce de León, esta última añadida en época muy posterior a la primitiva construcción.

Además, Jerez de la Frontera cuenta con un total de 40 (BIC). Entre ellos se encuentran las Murallas de la ciudad, la Catedral y numerosos edificios religiosos, varias Casas-Palacio y diversas bodegas. La mayoría de ellos dentro del área de estudio del plan.

5. EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

5.1 TÉCNICAS DE MEDIDA

Los distintos métodos de evaluación de la calidad del aire ambiente que establece la normativa vigente son las mediciones fijas, mediciones indicativas, modelización y estimaciones objetivas.

En la zona de estudio, se han empleado principalmente las mediciones fijas, aunque se ha complementado con mediciones indicativas mediante muestreos con captadores difusivos y campañas de medidas de la Unidad Móvil de Calidad del Aire.

5.1.1 MEDICIONES FIJAS

Como mediciones fijas, se entiende todas aquellas medidas realizadas en emplazamientos fijos, bien de forma continuada, bien mediante un muestreo aleatorio, con el propósito de determinar los niveles de conformidad con los objetivos de calidad de los datos.

La Comunidad Autónoma andaluza cuenta con una red de estaciones fijas que permite realizar un seguimiento de los niveles de los más importantes contaminantes atmosféricos en las principales áreas urbanas e industriales, extendiéndose dicho control a la totalidad del territorio andaluz.

La Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, establece que la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire estará coordinada por la Consejería competente en materia de medio ambiente. A su vez, ésta estará integrada por todos los sistemas de evaluación instalados en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía de acuerdo con los criterios que se establezcan reglamentariamente.

Entre las principales funciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Andalucía se encuentran:

- Determinación del estado de la calidad del aire y el grado de cumplimiento de límites con respecto a los valores que establezca la legislación vigente
- Observación de la evolución de contaminantes en el tiempo
- Detección rápida de posibles situaciones de alerta o emergencia, así como seguimiento de la evolución de la concentración de contaminantes
- Informar a la población sobre la calidad del aire
- Aportar información para el desarrollo de modelos de predicción
- Proporcionar datos para la formulación, en su caso de Planes de Mejora de la Calidad del Aire
- Intercambio de información de la Administración Autonómica con la Estatal y Comunitaria

La Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Andalucía nace con la entrada en vigor de la Ley 7/1994 de Protección ambiental y su desarrollo mediante el Decreto 74/1996, por el que se aprueba el Reglamento de la Calidad del Aire, aunque con anterioridad ya existían estaciones de medida en algunos puntos del territorio andaluz.

En la Tabla 5.1 se muestra la topología de la red para el periodo de evaluación considerado (2003-2010) y para la zona que abarca el ámbito de aplicación del Plan de Jerez de la Frontera.

Tabla 5.1 Estaciones de la RVCCAA

ESTACIONES DE LA RVCCAA						
ESTACIÓN	PROVINCIA	MUNICIPIO	TIPO FUENTE	TIPO ZONA	COORDENADAS	
					UTMX	UTMY
Jerez*	Cádiz	Jerez	Urbana	Tráfico	220457	4064085
Jerez-Chapín	Cádiz	Jerez	Urbana	Fondo	221586	4065056
Cartuja	Cádiz	Jerez	Suburbana	Industrial	221732	4061975

A finales del 2003, la estación Jerez se da de baja, y pasa a reubicarse, en noviembre de 2004, en la actual estación Jerez Chapín, cumpliendo así esta estación con los criterios de ubicación que establecía la normativa en esta materia vigente (Directiva 1999/30/CE).

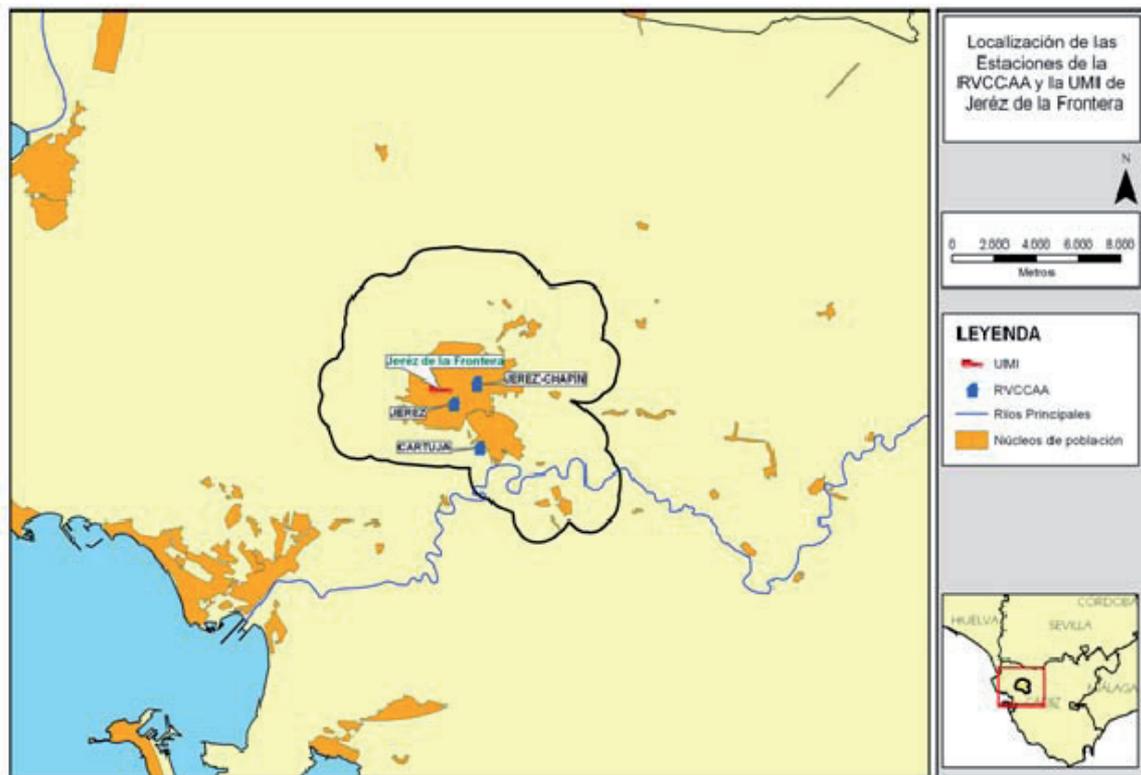


Figura 5.1 Estaciones de la RVCCAA ubicadas en la zona de Jerez de la Frontera

Tabla 5.2 Topología de las estaciones

TOPOLOGÍA DE LAS ESTACIONES														
ESTACIÓN	MUNICIPIO	SO ₂	CO	O ₃	NO	NO ₂	NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}	TOL	BCN	PXY	EBCN	METEOROLOGÍA
JEREZ-CHAPÍN	Jerez	o	o	o	o	o	o	o						
CARTUJA	Jerez	o	o	o	o	o	o	o						o

5.1.2 MEDICIONES INDICATIVAS

Son aquellas mediciones que cumplen objetivos de calidad de los datos menos estrictos que los exigidos para las mediciones fijas, en cuanto a la incertidumbre de la medida, la recogida mínima de datos y la cobertura mínima temporal.

Dentro de las mediciones indicativas que sirven de apoyo a los datos de las RVCCAA, se encuentran:

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

5.1.2.1 Red de BTEX con captadores difusivos

El objetivo de esta red es cumplimentar la información suministrada por los equipos automáticos de la RVCCAA con respecto a los datos de concentración ambiente de benceno, tolueno, xilenos y etilbenceno. Se aprovecha la infraestructura existente con las estaciones de medida para realizar muestreos mensuales mediante captadores difusivos, permitiendo realizar así una evaluación de contaminantes precursores de ozono troposférico y comprobación de los niveles de benceno medidos con dos técnicas de medida diferentes.

En la zona de Jerez de la Frontera, existe una estación de la RVCCAA en la cual hay ubicados captadores difusivos de BTEX, esta estación es la de Jerez-Chapín.

5.1.2.2 Otras campañas realizadas en Jerez de la Frontera con captadores difusivos

Entre los años 2003 y 2004 se realiza una campaña en Jerez de la Frontera, para determinar los niveles de contaminación de dióxido de nitrógeno y ozono, con un total de 95 captadores difusivos. Esta campaña consta de 10 periodos quincenales que se reparten entre el 29 de diciembre del 2003 y el 8 de marzo del 2004. El ozono sólo se muestrea en los meses de julio a septiembre del año 2003.

En el año 2005, se realiza una campaña de captadores difusivos en la ciudad de Jerez de la Frontera, a fin de determinar la optimización del diseño de las Redes de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire, con un total de 22 captadores difusivos. Los contaminantes objetos del estudio son el dióxido de nitrógeno y el ozono. La campaña consta de cuatro periodos quincenales, distribuidos entre el 3 de junio de 2005 y el 2 de mayo de 2006. En el caso del ozono, sólo se realizaron medidas durante el periodo estival (dos primeros periodos).

5.2 CONCENTRACIONES OBSERVADAS

En este apartado se realiza una valoración para el periodo evaluado (2003-2008) de los datos registrados por las diferentes técnicas de medidas. Se comenta asimismo, los datos desde el punto de vista de cumplimiento de los valores límites, objetivos y umbrales con respecto a la legislación vigente y de futura aplicación.

5.2.1 MEDICIONES FIJAS

5.2.1.1 Dióxido de azufre (SO₂)

Los valores registrados muestran que no se supera ninguno de los valores límites establecidos en la legislación para este contaminante durante el periodo evaluado.

Con objeto de realizar una evolución de los datos, se han evaluado los siguientes valores de referencia:

- Valores superiores a los valores horarios (100 y 150 µg/m³)
- Valores superiores al valor diario (75 µg/m³)

No obstante en este caso, para ninguno de los valores estadísticos evaluados se ha registrado superación en las estaciones de la zona de Jerez de la Frontera, lo que resalta los bajos niveles de SO₂ muestreados en la zona evaluada.

5.2.1.2 Dióxido de nitrógeno (NO₂)

En la gráfica siguiente se muestra la evolución de la concentración media anual respecto al valor de dióxido de nitrógeno registrado en las estaciones de la zona de Jerez de la Frontera.

En la franja naranja se encuentran los valores inferiores al valor límite anual establecido, 40 µg/m³, como fecha de cumplimiento para el 2010, mientras que en la franja azul, están los valores que se hayan entre el valor límite (VL) y el margen de tolerancia (Mdt) correspondiente a cada año.

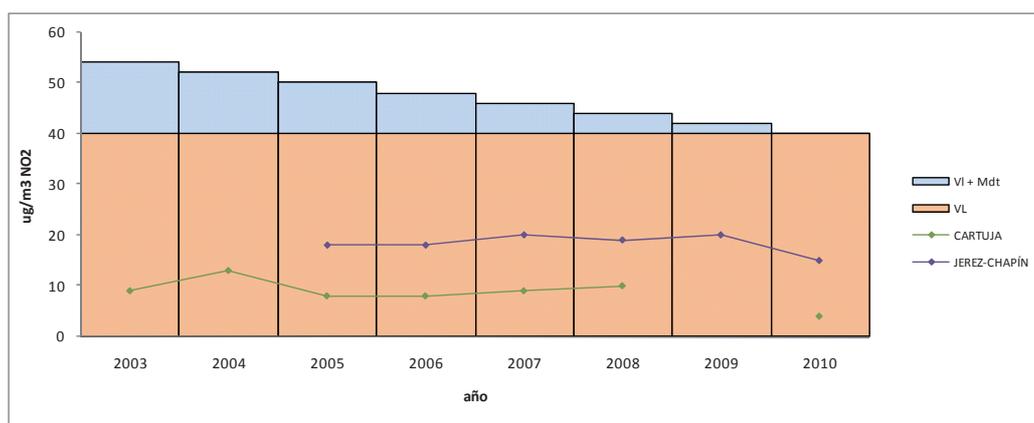


Figura 5.2 Evolución media anual de dióxido de nitrógeno para el periodo 2003-2010 en la zona de Jerez de la Frontera

Los valores registrados muestran que no se ha registrado superación del valor límite anual para ninguna de las estaciones. Lo mismo ocurre para el valor límite horario.

5.2.1.3 Partículas menores de diez micras (PM₁₀)

Los valores límite de partículas menores de diez micras (PM₁₀) de la legislación vigente se refieren a mediciones realizadas por el método gravimétrico (método de referencia). En los casos que se utilice otro método, como es el caso de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía (las mediciones de PM₁₀ se realizan por el método automático de atenuación de la radiación beta) los resultados deberán corregirse por un factor para producir resultados equivalentes a los que se habrían obtenido con el método de referencia. Estos factores se obtienen después de diversos estudios a lo largo del año.

Por otro lado, existen casos en que el incumplimiento de los valores límite puede ser descontado cuando se sobrepasen por la influencia de fenómenos naturales como pueden ser (según la Directiva 2008/50/CE): “las erupciones volcánicas, actividades sísmicas, actividades geotérmicas, o los incendios de zonas silvestres, los fuertes vientos o la resuspensión atmosférica o el transporte de partículas naturales procedentes de regiones áridas”.

En Andalucía, de los episodios naturales evaluados, el que tiene una mayor repercusión en los niveles de PM₁₀ son los episodios de aporte de partículas procedentes del continente africano.

Los resultados de PM₁₀, que a continuación se muestran en la Figura 5.3, han sido corregidos por el factor correspondiente. Asimismo, se ha tenido en cuenta la metodología desarrollada por el Instituto de Ciencias de la Tierra, CSIC, Universidad Nova de Lisboa, INM-Izaña y Ciemat, para identificar episodios altos y superaciones de los valores límites diarios de PM₁₀, causados por aportes africanos, así como, para la asignación de causas antropogénicas o naturales a tales superaciones.

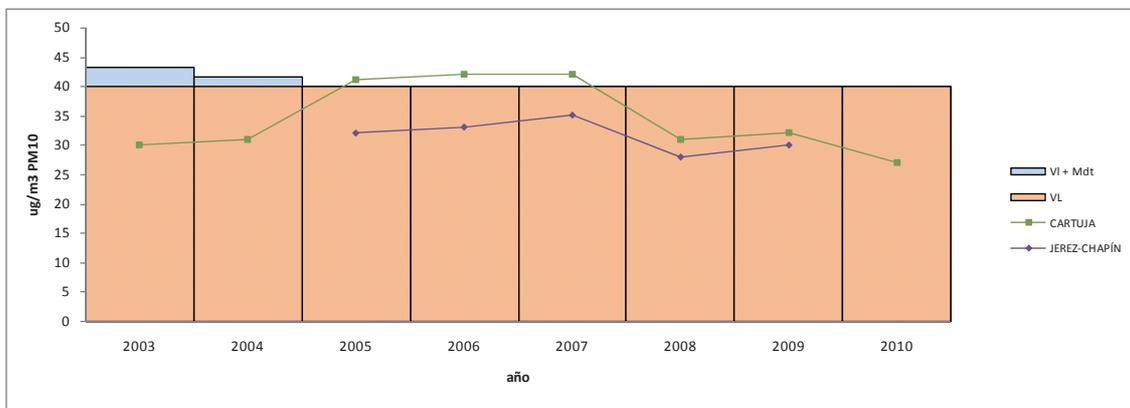


Figura 5.3 Evolución media anual de PM₁₀ para el periodo 2003-2010 en la zona de Jerez de la Frontera

Número de superaciones diarias del valor límite por estación y año

Número máximo de superaciones del valor límite diario registrado por año

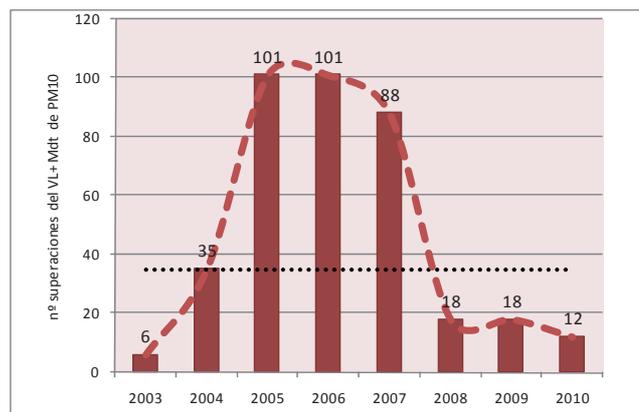
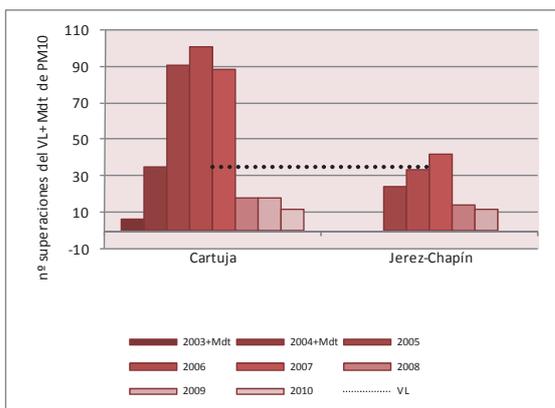


Figura 5.4 Evolución del número de superaciones (2003-2010) del valor límite diario de PM₁₀

Los datos registrados, mediante los sensores ubicados en las diferentes estaciones pertenecientes a la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire (RVCCA) en la zona de Jerez de la Frontera, ponen de manifiesto los elevados niveles de partículas menores de diez micras (PM₁₀) alcanzados.

En concreto, y tal como se muestra en la gráfica, en los años 2005, 2006 y 2007 se superó el valor límite anual de PM₁₀ de 40 µg/m³ en la estación de Cartuja, no encontrándose ninguna superación a partir del 2008.

Con respecto a la evolución en el valor límite diario para la protección de la salud humana, (50 µg/m³, que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año), se observa en la Figura 5.4, como al igual que el valor límite anual, se superó en 2005, 2006 y 2007, siendo el año 2006 el que presenta mayor número de superaciones diarias (101) registradas en la estación de Cartuja. A partir del 2008 se observa un descenso importante en el número de superaciones diarias registradas por las estaciones de la zona.

5.2.1.4 Ozono (O₃)

Tal como es bien conocido, el ozono es un contaminante secundario que se forma a partir de una serie de contaminantes precursores cuando se da un nivel de insolación suficiente. Por otro parte, su destrucción depende de la presencia en el aire de otras sustancias. Todo ello hace que los niveles de este contaminante en el aire dependan de muchos factores que le dan cierta peculiaridad.

La Figura 5.5 muestra el número de superaciones del umbral de información a la población para el ozono establecido en 180 µg/m³ para un promedio horario.

Nº de días de superaciones por estación y año

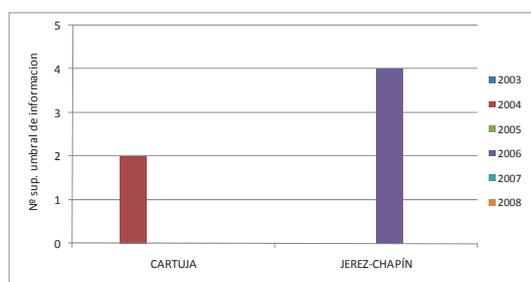


Figura 5.5 Evolución del número de superaciones (2003-2010) del umbral de información a la población.

En la gráfica anterior, se observa como ha sido en la estación de Jerez-Chapín, donde se ha registrado el mayor número de superaciones del umbral de información a la población (180 µg/m³) en todo el periodo evaluado, concretamente en el 2006 con un total de 4 superaciones. Así mismo indicar que este ha sido el único año en el que se han registrado rebasamiento de este umbral en dicha estación.

Con respecto al umbral de alerta, indicar que no se han registrado superaciones durante el periodo evaluado en ninguna de las estaciones ubicadas en la zona de Jerez de la Frontera.

5.2.1.5 Monóxido de Carbono (CO)

Los datos registrados no indican superación del valor límite para la protección de la salud humana (media de ocho horas máxima registrada en un día superior a 10.000 µg/m³).

Con objeto de realizar un estudio comparativo de los niveles registrados de monóxido de carbono en la zona, se representan (ver Figura 5.6) las medias anuales, observándose en general poca diferencia entre las concentraciones registradas en las distintas estaciones.

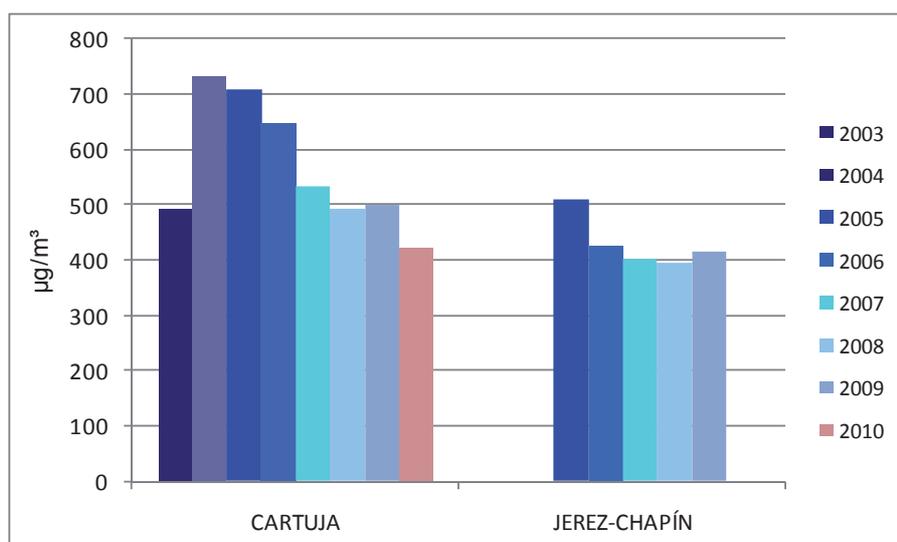


Figura 5.6 Concentración media anual de CO ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) en el periodo 2003-2010

5.2.2 MEDICIONES INDICATIVAS

En la Directiva 2008/50/CE, se define mediciones indicativas, como aquellas mediciones que cumplen objetivos de calidad de los datos menos estrictos que los exigidos para las mediciones fijas.

A continuación se muestran los resultados obtenidos con dichas mediciones en la zona de Jerez de la Frontera.

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

Desde el 2006, se están realizando muestreos con captadores difusivos ubicados en una serie de estaciones repartidas por toda la Comunidad Autónoma. Dichos muestreos tienen una periodicidad mensual, por lo que a final de cada año se obtienen 12 periodos mensuales de medida.

A continuación se muestran los datos medios anuales registrados de benceno (por ser éste el único que tiene valor límite legislado) en las estaciones pertenecientes a la RVCCA en la zona de Jerez de la Frontera, donde se observa como en general los valores son muy similares y muy inferiores a la media anual permitida.

Tabla 5.3 Valores medios anuales de benceno ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) medidos mediante captadores difusivos para el periodo 2006-2010 en la zona de Jerez de la Frontera

VALORES MEDIO ANUALES DE BENCENO CAPTADORES DIFUSIVOS					
ESTACIONES	BENCENO ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)				
	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010
Jerez Chapín	0,93	1,1	0,92	0,68	0,60

5.3 CONTAMINACIÓN DEBIDA A FENÓMENOS DE INTRUSIÓN SAHARIANA

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

Dentro de la comunidad andaluza, Andalucía Oriental se encuentra más influenciada por episodios de intrusión de masas de aire norteafricanas que Andalucía Occidental, al menos durante estudios realizados que abarcaron el periodo de 2001-2006 (Estudio de la contaminación atmosférica en Andalucía: análisis material particulado, noviembre 2007).

Dado que la influencia de estos eventos se deja sentir también en la provincia de Cádiz y, al objeto de realizar una estimación del incremento de los niveles de inmisión de PM_{10} debido a intrusiones de masas de aire saharianas, se ha elegido para esta estimación hasta el año 2009, de las dos estaciones ubicadas en el sur de España pertenecientes a la Red EMEP (European Monitoring and

Evaluation of Long-Range Air Pollution), de calidad del aire en España, como estación de referencia para la comparación, la estación de fondo regional ubicada en Barcarrota (Badajoz). En el año 2010 se han empleado criterios de proximidad geográfica para la asignación de la estación de referencia para considerar los descuentos debidos a las intrusiones saharianas, por tanto para dicho año se ha utilizado la estación de fondo rural Alcornocales. Se espera que ambas estaciones resulten afectada por las intrusiones de aire sahariano en los mismos periodos que las estaciones de la zona, estando libre, sin embargo, de actividades antropogénicas cercanas, pudiéndose calcular con los valores registrados en dicha estación el nivel de fondo regional.

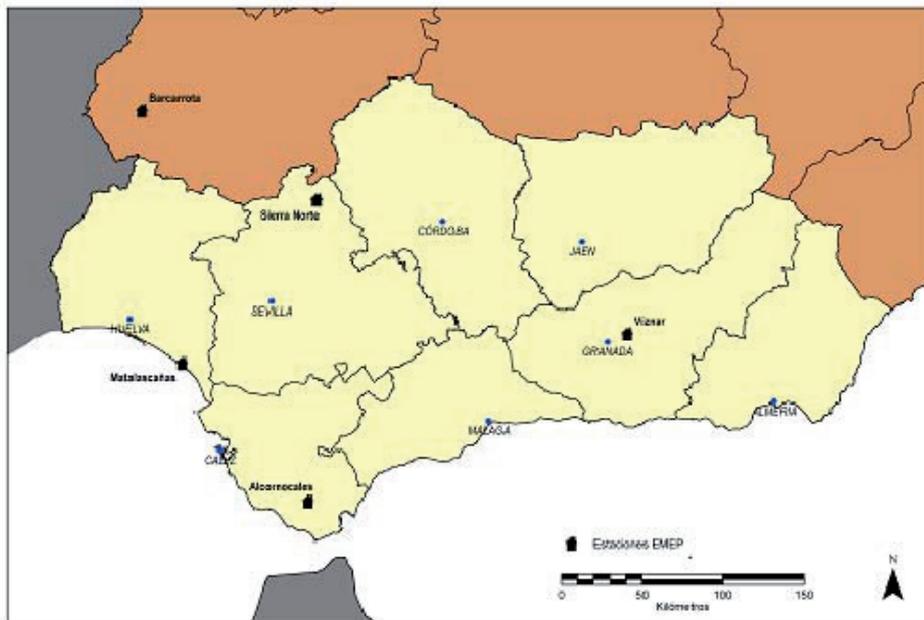


Figura 5.7 Localización de las estaciones de fondo-regional Barcarrota (38° 28'33"N 06°55'22"W) y la estación de fondo-rural Alcornocales (36°08' 24"N 05° 23 ' 40"W)

No obstante, analizando los niveles de concentración de partículas PM₁₀ en las estaciones de inmisión ubicadas en el ámbito del Plan y los episodios de intrusión de aire sahariano, se observa que con este procedimiento se subestima la contribución del mismo, pues aún descontando la carga de material particulado por dichas intrusiones estimada con la metodología indicada anteriormente, puede detectarse como habitualmente se incrementan los niveles de concentración de PM₁₀ durante estos episodios.

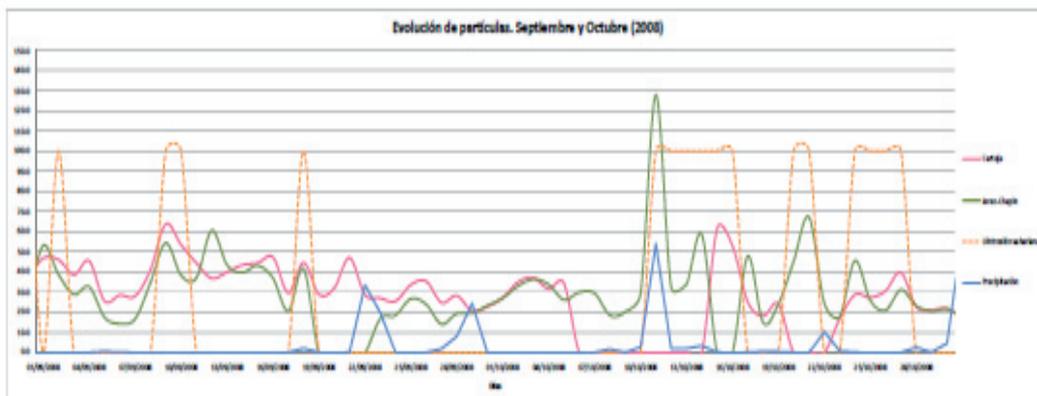


Figura 5.8 Incremento de los niveles de concentración de PM₁₀ durante los episodios de intrusión de aire sahariano

5.3.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS EPISODIOS DE POLVO AFRICANO CON IMPACTO EN LOS NIVELES DE MPA (MATERIAL PARTICULADO ATMOSFÉRICO)

El Instituto de Ciencias de la Tierra, CSIC, Universidad Nova de Lisboa, INM-Izafía, Ciemat desarrollaron una metodología para identificar episodios altos y superaciones de los valores límite diarios de PM₁₀, causadas por aportes africanos, así como para la asignación de causas antropogénicas o naturales de tales superaciones. Dicha metodología fue aprobada por la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente. El procedimiento se basa en aplicar el documento aceptado por la Dirección General de Medio Ambiente de la CE, "Guía a los Estados Miembros sobre medidas de PM₁₀ e inter-comparación con el método de referencia", tomando como referencia las estaciones de fondo regional de las redes de calidad del aire de España.

Se utiliza la metodología aprobada a nivel nacional para todos los años desde 2004, con objeto de realizar un adecuado estudio de evolución.

En función de la citada metodología, se han definido los días con intrusiones de aire sahariano en Andalucía. En concreto, para este estudio se ha utilizado la estación de Barcarrota como estación de fondo regional. A continuación, se presentan los días con intrusión correspondientes al periodo evaluado, desde 2003 a 2008.

En función de la citada metodología, se han definido los días con intrusiones de aire sahariano en Andalucía. En concreto, para este estudio se ha utilizado desde el año 2003 al 2009 la estación de Barcarrota y en el año 2010 la estación de Alcornocales como estaciones de fondo regional. A continuación, se presentan los días con intrusión correspondientes a los años 2003 a 2010.

Tabla 5.4 Días con intrusiones de aire sahariano (2003-2010)

DÍAS CON INTRUSIONES DE AIRE SAHARIANO								
MES	DÍA DEL MES/AÑO 2003	DÍA DEL MES/AÑO 2004	DÍA DEL MES/AÑO 2005	DÍA DEL MES/AÑO 2006	DÍA DEL MES/AÑO 2007	DÍA DEL MES/AÑO 2008	DÍA DEL MES/AÑO 2009	DÍA DEL MES/AÑO 2010
Enero		7-8			1-2, 16-21	23-26	30	18
Febrero		8-9, 18-21	8-9	9-14	3, 16	13-18, 23-28	20, 27-28	3, 27
Marzo	2, 12-18, 21-24	5-10, 15-21, 26-29	11-12, 15-21		14-18	2-3, 14-15	13-16, 19-28	2, 17-24
Abril	8-9	7-9, 14-15	28-30	3-4, 15, 23-27	9-11, 15-25	6-7, 15-16, 26-27	2-3, 24	5-6, 8, 10-13, 15-16, 28-30
Mayo	4, 8, 29-31	12-13, 18-22	1, 7-9, 20-21, 24-31	2, 10-17, 26-31	11-13, 20, 23-24	2-8	3-5, 8-10, 19-22, 28-31	19, 21-24
Junio	6-7, 9-16, 19-25	3-14, 27-30	1-3, 22-24	1, 6-15, 21-23	6-9, 23-25, 29-30	10-11, 22-30	1-3, 12-23	2, 24-26, 28-30
Julio	8-11, 18-19, 22-23, 29-31	6, 16-31	13-15, 20-22	9-21	6-7, 12-15, 28-31	1-2, 8-10, 14-24, 30-31	18-22, 26-31	1-11, 18-19, 24-31
Agosto	1-8, 23	1-2, 6-8, 21-31	6-9, 15-17	21-24	1-6, 9-11, 18, 25-29	3-10, 14, 20-21, 26-31	4-6, 10-24, 27-31	1-2, 7-12, 15-16, 21-23, 26-31
Septiembre	19-20	4-13, 22-25	2-5, 14-17, 27-30	5-10	1-24, 28	2, 9, 18	1-2, 6-8	1, 6, 12-14, 19-20, 22-23
Octubre		2-8, 21-23	1-2, 28-30	9-10, 28-31	14-20	11-16, 20-21, 26-27	30-31	2-3
Noviembre	4-7, 18-22	29-30	2, 21-22	1-2, 15-16, 24-25	11-14		14-21	-
Diciembre			25-26	17, 28-31	18-23		-	5-14, 28-30

A modo resumen, se muestra la gráfica con el número de días con intrusión de aire sahariano por mes y año.

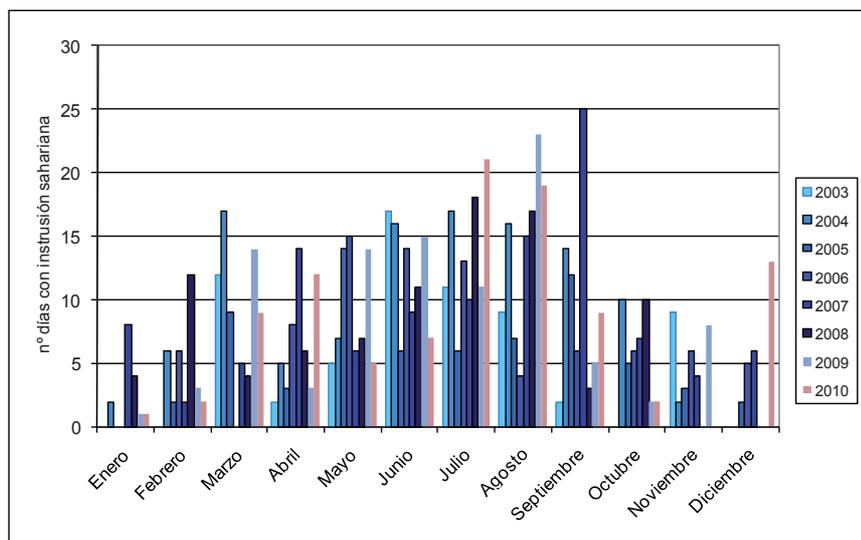


Figura 5.9 N° de días por mes y año de episodios de polvo africano

Se observa como de una forma general, los meses en los que se han registrado un mayor número de episodios de intrusión de polvo africano sobre la zona de Jerez de la Frontera, y en general en la zona SO de Andalucía, corresponde a los meses de finales de primavera y verano. A modo de resumen y según los estudios realizados por los mismos organismos que han elaborado la metodología para identificar episodios altos y superaciones de los valores límite diarios de PM₁₀, causadas por aportes africanos, este hecho se debe a que durante este periodo del año se desarrollan episodios de inyección vertical muy intensos sobre el desierto de Sáhara. La baja térmica que se forma, genera chimeneas cargadas de partículas, originándose masas de aire que se desplazan en dirección norte, pudiendo llegar a cubrir la totalidad de la Península Ibérica.

5.3.3 CUANTIFICACIÓN DE LA CARGA NETA DE POLVO AFRICANO EN LAS SUPERACIONES DE LOS NIVELES DIARIOS DE PM₁₀

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

En el punto 2.15 de las consideraciones iniciales de dicha Directiva, se indica que cuando las contribuciones naturales a los contaminantes del aire ambiente puedan determinarse con la certeza suficiente, y cuando las superaciones sean debidas en todo o en parte a esas contribuciones naturales se podrán sustraer, al evaluar el cumplimiento de los valores límites de calidad del aire.

En la Figura 5.10 muestra el número de superaciones del valor límite diario de PM₁₀ registrada en las estaciones de Jerez de la Frontera, que durante el periodo evaluado han registrado al menos algún año de superación de dicho valor, es decir, las estaciones de Jerez-Chapín y Cartuja. En cada una de ellas se identifican, utilizando la metodología mencionada en el Apartado 5.3.2 cuántas de ellas son debidas a fenómenos de intrusión sahariana (Figura 5.11) y cuántas son debidas a la contribución de las distintas fuentes antropogénicas y al resto de fenómenos naturales citados anteriormente. Se muestra esta misma correspondencia para la estación de Barcarrota (2003-2009) y Alcornocales (2010) (Figura 5.12).

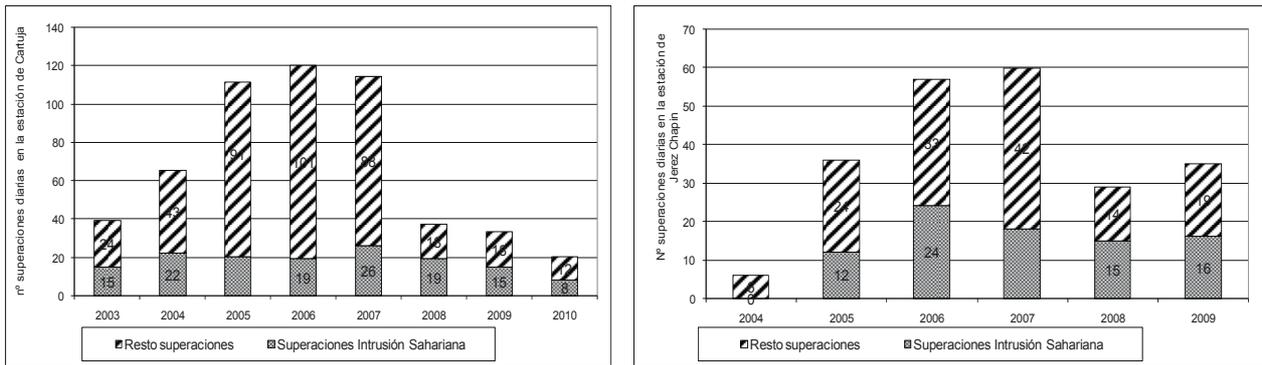


Figura 5.10 Origen y cuantificación del número de superaciones diarias de PM₁₀ (µg/m³) en las estaciones de Jerez-Chapín y Cartuja

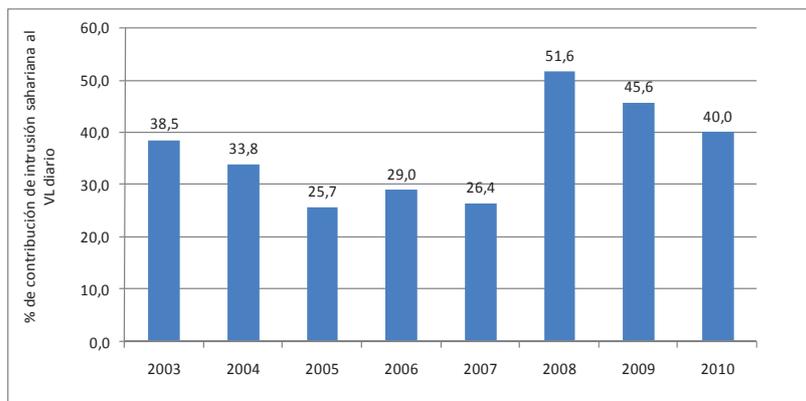


Figura 5.11 Porcentaje medio de la contribución de los eventos de intrusiones de masas de aire norteafricana al número de superaciones del Valor límite diario

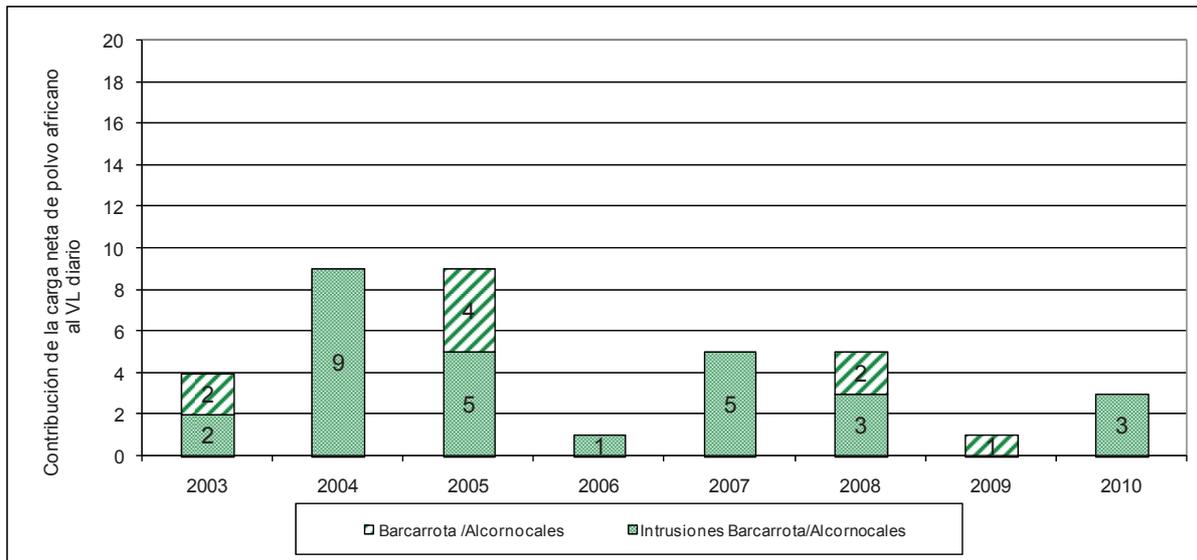


Figura 5.12 Origen de la cuantificación del número de superaciones diarias de PM₁₀ (µg/m³) en la estación de fondo-regional Barcarrota (2003 – 2009) y en la estación de fondo rural Alcornocales (2010).

5.3.4 CONTRIBUCIÓN DE LA CARGA NETA DE POLVO AFRICANO AL VALOR MEDIO ANUAL

Según la bibliografía consultada, al descontar las superaciones causadas por episodios de intrusión sahariana en el cálculo de la media anual de PM₁₀, la reducción de niveles en Andalucía está entre 2 - 4 µg PM₁₀/m³. Como puede observarse en las gráficas que se adjuntan a continuación, estos datos son coincidentes con la mayoría de los resultados que se han obtenido en el estudio de la zona evaluada, exceptuando el año 2005, donde estos datos son superados por los resultados obtenidos.

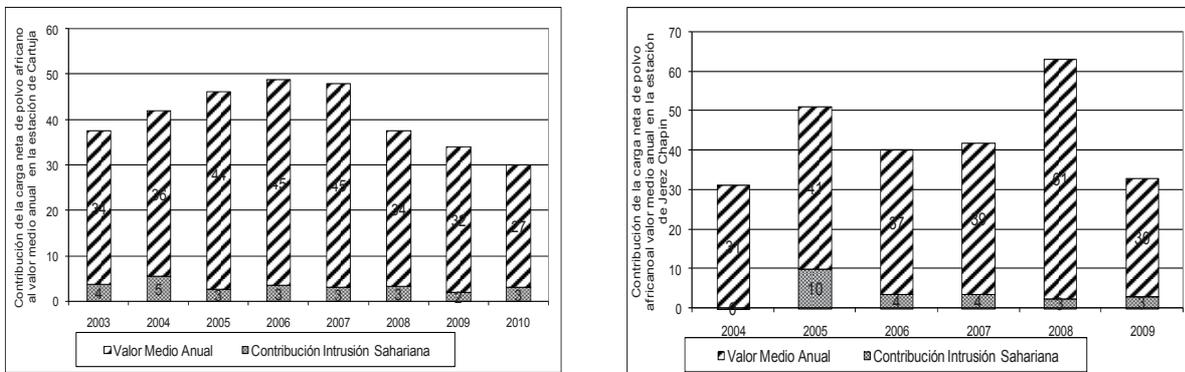


Figura 5.13 Contribución de la carga neta de polvo africano al valor medio anual en las estaciones de Cartuja y Jerez-Chapín

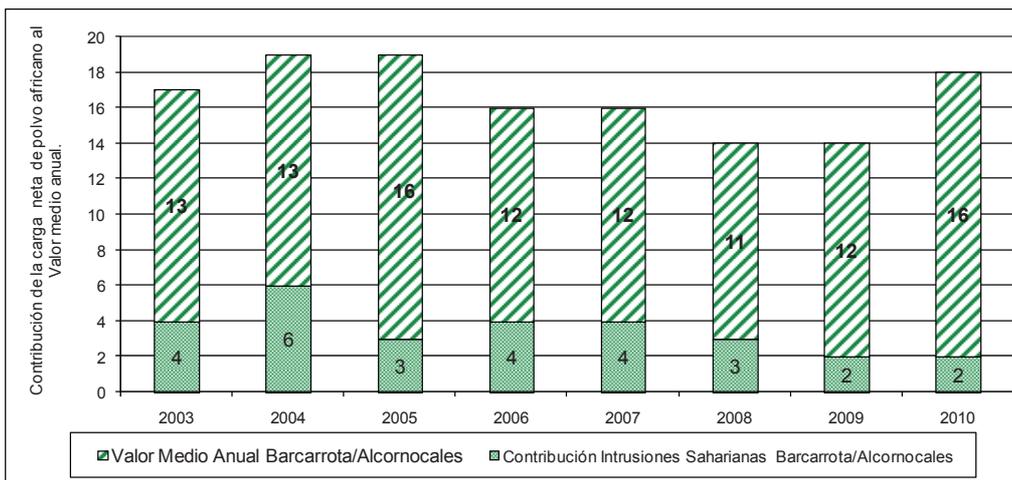


Figura 5.14 Contribución de la carga neta de polvo africano al valor medio anual en la estación de fondo-regional de Barcarrota (2003 – 2009) y la estación de fondo rural Alcornocales (2010).

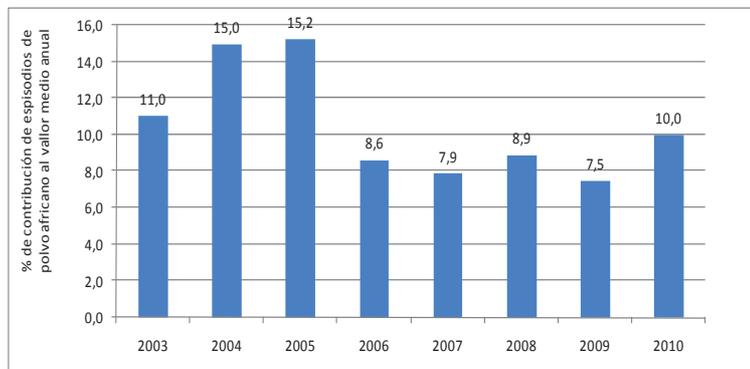


Figura 5.15 Porcentaje medio de la contribución de los eventos de intrusiones de masas de aire norteafricana al valor medio anual

5.4 CARACTERIZACIÓN DEL MATERIAL PARTICULADO EN JEREZ DE LA FRONTERA

No se han acometido campañas de caracterización química del material particulado en Jerez de la Frontera, por lo que la caracterización química de PM_{10} se realiza en base a estimación objetiva a partir de datos de caracterización en otros emplazamientos con características similares en el marco del estudio "*Composición química de PM_{10} y $PM_{2.5}$ en estaciones representativas de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de la Junta de Andalucía*", encargado por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía al Departamento de Geología de la Universidad de Huelva, unidad asociada al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en materia de contaminación atmosférica.

Asimismo, se tendrá en consideración la distinta tipología de las estaciones de inmisión de Jerez de la Frontera:

- Cartuja: estación suburbana-industrial
- Jerez-Chapín: estación de fondo urbana

Estas diferencias se traducen en:

- La media anual de PM_{10} no se supera en Chapín, pero sí en Cartuja, y además se observa sistemáticamente un mayor número de superaciones del límite diario en la estación de Cartuja que en la de Chapín. Ello está vinculado previsiblemente a una mayor carga mineral en la primera derivada de su proximidad a caminos no pavimentados, al almacenamiento a la intemperie de materiales pulverulentos en instalaciones de industrias próximas, las propias actividades industriales y por la proximidad a suelos agrícolas desprovistos de vegetación en largos periodos del año.
- Los niveles de óxidos de nitrógeno son mayores en Chapín que en Cartuja, de lo que se deduce que el tráfico tiene una mayor influencia sobre la calidad del aire en Chapín que en Cartuja.

Las estaciones a considerar como referencia no pueden tomarse para todos los componentes mayoritarios, siendo necesario tener en consideración cuestiones adicionales que se irán comentando a continuación.

La caracterización química de PM_{10} que se tomará como referencia incluye a las estaciones de San Fernando (Cádiz), Alcalá y Príncipes (Sevilla), Torredonjimeno (Jaén), Lepanto (Córdoba), Mediterráneo (Almería) y el promedio de las estaciones de fondo urbano en Andalucía de las que se dispone de caracterización, durante los años 2007 y 2008.

La estación de San Fernando es una estación tipificada como de fondo suburbano, a una distancia de aproximadamente 630 m a la CA-33 y de 1,3 km de la Bahía de Cádiz. En la estación de San Fernando la campaña de muestreo dio comienzo en enero de 2007, habiéndose tomado 79 muestras diarias (31 en 2007 y 48 en 2008), de las que se ha obtenido la caracterización química completa en 66 muestras. Esta estación es la más próxima a Jerez y se toma como referencia para compuestos inorgánicos secundarios y para aerosol marino.

La estación de Alcalá es una estación de fondo urbana, ubicada en una barriada de uso residencial de Alcalá de Guadaíra. En la estación de Alcalá la campaña de muestreo dio comienzo en enero de 2007, habiéndose tomado 87 muestras diarias (44 en 2007 y 43 en 2008), de las que se ha obtenido la caracterización química completa en 78 muestras. La estación de Príncipes es una estación de fondo urbana, ubicada en el Parque de los Príncipes a una distancia de aproximadamente 65 m a la Avda de Blas Infante y de 45 m de la calle Sante Fé, en el barrio de Los Remedios de Sevilla. En la estación de Príncipes la campaña de muestreo dio comienzo en mayo de 2007, habiéndose tomado 77 muestras diarias (28 en 2007 y 49 en 2008), de las que se ha obtenido la caracterización química completa en 62 muestras. El promedio de las estaciones de Príncipes y Alcalá se toman como referencia para compuestos inorgánicos secundarios, para aerosol marino y para materia crustal. La estación de Alcalá se toma adicionalmente como referencia para materia carbonosa.

La estación de Lepanto es una estación de fondo urbana, ubicada en el casco urbano de Córdoba, en un parque situado en una zona residencial a una distancia de aproximadamente 50 m a la Avenida de Rabanales y de 115 m a la calle de Sagunto. La campaña de muestreo tuvo comienzo en enero de 2007, habiéndose tomado 91 muestras diarias (43 en 2007 y 48 en 2008), de las que se ha obtenido la caracterización química completa en 78 muestras. La estación de Mediterráneo es una estación de tráfico urbana, ubicada en una zona verde a una distancia de aproximadamente 55 m a la Avda del Mediterráneo y de 38 m de la calle Emilio Campa Bonillo. No obstante, a la luz de los resultados obtenidos en el muestreo se tratará como una estación de fondo urbano a efectos de cálculo de los promedios. En la estación de Mediterráneo la campaña de muestreo dio comienzo en enero de 2007, habiéndose tomado 93 muestras diarias (44 en 2007 y 49 en 2008), de las que se ha obtenido la caracterización química completa en 79 muestras. Estas estaciones se toman como referencia para materia carbonosa y materia mineral.

La estación de Torredonjimeno es una estación industrial suburbana, sita en el casco urbano de Torredonjimeno a una distancia de 6 metros a la Avenida de Andalucía y a 10 metros de la calle de Pablo. En la estación de Torredonjimeno la campaña de muestreo dio comienzo en enero de 2007, habiéndose tomado 82 muestras diarias (38 en 2007 y 44 en 2008), de las que se ha obtenido la caracterización química completa en 68 muestras. Se toma como referencia para materia mineral.

El muestreo de PM_{10} se ha realizado mediante captadores de alto volumen, empleando filtros de microfibra de cuarzo previamente tarados en el Laboratorio Andaluz de Referencia de la Calidad del Aire (LARCA), y posterior análisis químico de los filtros muestreados, con 61 determinaciones analíticas por muestra.

5.4.1 COMPONENTES MAYORITARIOS Y ELEMENTOS TRAZA

a) Componentes mayoritarios

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

- Materia mineral o crustal: suma de Al_2O_3 , SiO_2 , CO_3^{2-} , Ca, Fe, K, Mg, Mn, Ti y P. Está compuesta por partículas primarias predominantemente de tamaño grueso ($PM_{2.5-10}$). A pesar de que la mayor parte de las emisiones de materia mineral tiene un origen natural, es preciso considerar fuentes antropogénicas de partículas minerales como la construcción, minería, fabricación de materiales cerámicos y cementos, actividades agrícolas y resuspensión de materia mineral por tráfico rodado.
- Materia carbonosa: la materia carbonosa incluye una amplia variedad de compuestos naturales y antropogénicos de composición y estructura distinta, cuya característica común es que contienen carbono. Se distingue entre materia orgánica (OM) y carbono elemental (EC). El carbono elemental o "black carbon" procede fundamentalmente de procesos de combustión. Se trata de partículas ultrafinas ($PM_{0.1}$) primarias de origen antrópico. Los compuestos de carbono orgánico pueden ser emitidos directamente a la atmósfera por fuentes naturales y antropogénicas o formarse por condensación de compuestos orgánicos volátiles (COV) que también pueden tener un origen natural o antrópico. Los compuestos orgánicos de origen natural se producen por la vegetación, los océanos y los suelos. La materia orgánica de origen antrópico se produce fundamentalmente por evaporación de combustibles volátiles, en procesos de combustión de biomasa y combustibles fósiles (adicionalmente a emisiones de carbono elemental) y en la fabricación y uso de pinturas y disolventes. El contenido en materia carbonosa se estima a partir de la determinación del carbono total, al que se resta el carbono mineral (el contenido en carbonatos) para obtener el carbono no mineral. Como la materia carbonosa incluye carbono elemental y materia orgánica, y la materia orgánica contiene O, N e H además de C, entonces la materia orgánica (EC+OM) se estima multiplicando el carbono no mineral por un factor de 1,2.
- Compuestos inorgánicos secundarios (CIS): suma de SO_4^{2-} no marino, NO_3^- y NH_4^+ . Los sulfatos y nitratos se originan a partir de procesos de oxidación en la atmósfera de SO_2 y NO_x , dando lugar principalmente a sus respectivas sales amónicas si se encuentran con NH_3 en la atmósfera.
- Aerosol marino: suma de Cl, Na, Mg y sulfato marino. Son partículas primarias que proceden de la evaporación de pequeñas gotas de agua marina. La mayor parte de la masa se concentra en el rango $PM_{2.5-10}$.

En la Tabla 5.5 se muestran los resultados de los promedios de componentes principales de la caracterización química de PM_{10} en las estaciones de San Fernando, Lepanto, Ronda del Valle, Mediterráneo, Torredonjimeno y los valores promedio entre las estaciones de Alcalá y Príncipes y las estaciones de fondo urbano de las que se dispone de caracterización, de la campaña de muestreo de 2007-2008, comparándolos con los valores obtenidos en el estudio llevado a cabo por el CSIC en toda España.

Tabla 5.5 Componentes mayoritarios en PM₁₀ en estaciones de referencia para Jerez de la Frontera

COMPONENTES MAYORITARIOS EN PM ₁₀ EN ESTACIONES DE REFERENCIA PARA JEREZ DE LA FRONTERA						
µg/m ³	PM ₁₀	OM+EC	MINERAL	MARINO	CIS	INDETERMINADO
Torredonjimeno	44	7,7	20,8	1,6	6,7	7,2
San Fernando	30,7	4,8	8,5	4,2	8,4	4,9
Lepanto	41,3	7,8	17,4	1,7	7,1	7,2
Mediterráneo	44,2	6,3	17,2	4,6	10,3	5,7
Promedio Alcalá y Príncipes	47,2	7,6	19,4	2,2	8,2	9,8
Promedio estaciones de fondo urbano de Andalucía	44,8	7,7	18,5	2,6	8,5	7,5
Fondo suburbano-industrial España	28 - 45	3,9 - 4,7	9,4 - 16,7 ⁽¹⁾	0,9 - 2,3	6,1 - 9,9	7,7 - 11,4
Fondo urbano España	32 - 44	6,7 - 10,4	8,6 - 11,6	1,2 - 11,5 ⁽²⁾	4,9 - 6,9	5,4 - 8,9

Nota: descontando los datos de filtros para los que no se disponía de caracterización completa

⁽¹⁾ El valor de 16,7 µg/m³ corresponde a un emplazamiento con obras de construcción próximas

⁽²⁾ El valor de 11,5 µg/m³ corresponde a Las Palmas de Gran Canaria, teniéndose en Canarias valores de aerosol marino significativamente superiores a los niveles registrados en la península.

Debe reseñarse que se toma únicamente la estación de Torredonjimeno como característica para las estaciones industriales suburbanas en Andalucía, porque presenta industrias similares a las presentes en Jerez de la Frontera (como una cementera) y porque la otra de la que se dispone de caracterización química (Los Barrios) está influenciada por la Zona Industrial Bahía de Algeciras, con actividades industriales muy diferentes de las presentes en Jerez de la Frontera.

Para la estimación del aerosol marino ha de tenerse en cuenta principalmente el criterio geográfico. Por ello, se toma como referencia la estación de San Fernando y el promedio de los valores medidos en Alcalá y Príncipes. El principal criterio es la cercanía a la costa, por lo que el valor del aerosol marino en Jerez será inferior al de San Fernando pero mayor que el promedio de los valores medidos en Alcalá y Príncipes. Se estima tanto para Chapín como para Cartuja niveles de aerosol marino en el rango 3 - 3,5 µg/m³.

Para la estimación de los compuestos inorgánicos secundarios se emplean también criterios geográficos, derivados del transporte de masas de aire envejecidas. Por proximidad geográfica se considera principalmente la estación de San Fernando, teniendo en consideración también las estaciones de Sevilla y Alcalá. Se estima tanto para Chapín como para Cartuja niveles de compuestos inorgánicos secundarios en el rango 7 - 9 µg/m³.

En cuanto a la materia carbonosa (relacionada principalmente con la incidencia del tráfico y también con combustiones domésticas e industriales), es previsible que en el interior de la ciudad los valores de materia carbonosa sean mayores que en las zonas industriales exteriores. Se establece una comparación con estaciones de diferente población, como son San Fernando, Lepanto, Ronda del Valle y Mediterráneo. En base a criterios de población puede estimarse la materia carbonosa en Jerez de la Frontera del orden de la de Mediterráneo, intermedia entre la de una población cercana menor como San Fernando y una mayor, caso de Lepanto. Se estima niveles de materia carbonosa en el rango 5 - 7,5 µg/m³, con niveles mayores en Chapín que en Cartuja.

Para la materia mineral se toman como referencia estaciones en base a criterios geográficos (estaciones de Andalucía) y a la tipología de estaciones (estaciones de fondo urbano y Torredonjimeno como estación industrial suburbana). Es preciso destacar que las diferencias observadas entre Chapín y Cartuja previsiblemente se deban principalmente al diferente contenido en materia mineral, oscilando dichas diferencias en el rango 5 - 10 µg/m³. Se estiman niveles de materia mineral en el rango 12 - 18 µg/m³ en Chapín y el rango 18 - 22 µg/m³ en Cartuja.

Tabla 5.6 Estimación objetiva de componentes mayoritarios en PM₁₀ en Jerez de la Frontera

ESTIMACIÓN OBJETIVA DE COMPONENTES MAYORITARIOS EN PM ₁₀				
µg/m ³	OM+EC	MINERAL	MARINO	CIS
Fondo urbano (Chapín)	6,5 - 7,5	12 - 18	3 - 3,5	7 - 9
Fondo suburbano-industrial (Cartuja)	5 - 6,5	18 - 22	3 - 3,5	7 - 9

5.4.2 CONCLUSIONES

En resumen, en base a criterios de estimación objetiva a partir de datos de caracterización química en estaciones con características análogas, se puede concluir que:

- La materia mineral o crustal previsiblemente suponga el principal constituyente del material particulado de Jerez de la Frontera, con niveles medios anuales del orden de 12 - 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- Los compuestos inorgánicos secundarios previsiblemente supongan el segundo constituyente principal del material particulado, estimándose un aporte del orden de 7 - 9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- La materia carbonosa, asociada al tráfico rodado y otras combustiones, previsiblemente se sitúe en torno al promedio del rango medido en estaciones de fondo urbano en Andalucía, con niveles medios anuales del orden de 5 - 7,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, con niveles mayores en Chapín que en Cartuja
- El aerosol marino se supone que, por proximidad a la costa, tendrá un aporte del orden de 3 - 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, por encima del valor observado en lugares de interior (Alcalá y Príncipes) y por debajo del correspondiente a San Fernando

5.5 COMPARACIÓN DE LOS NIVELES REGISTRADOS DE PM_{10} EN OTRAS ESTACIONES

En este apartado se muestra una comparativa de los valores medios mensuales de PM_{10} registrados en diferentes estaciones andaluzas, frente a las registradas en las estaciones de la zona de Jerez de la Frontera.

Se han establecido tres grupos de comparación, dependiendo de la tipificación de las estaciones cotejadas:

- Estaciones de fondo-rural
- Estaciones industriales
- Estaciones fondo-urbana

Para cada uno de los grupos de comparación se muestra una gráfica comparativa de la evolución de los valores medios mensuales de PM_{10} para cada una de las estaciones, más otras gráficas de incremento de las concentraciones máximas de PM_{10} registradas en la estación de El Atabal, ya que ha registrado superaciones en el periodo evaluado, respecto al máximo de las otras estaciones con las que se compara.

En las gráficas de evolución se observa como los niveles registrados en las estaciones seleccionadas de Jerez de la Frontera no son superiores a los registrados en el resto de las estaciones con las que se ha comparado. Excepto en la comparación con las estaciones de fondo-rural (Sierra Norte y Doñana), en la que se observan las mayores diferencias de concentración.

Estas diferencias no son tan drásticas en la comparativa realizada con otras estaciones de la misma tipificación, aunque sí se observa salvo meses concretos que las máximas registradas en las estaciones de Cartuja y Jerez-Chapín son superiores a las del resto de las otras estaciones.

Con respecto a la comparativa realizada con estaciones industriales, también es de destacar los niveles medios mensuales más altos registrados en las estaciones de la zona de Jerez de la Frontera exceptuando meses concretos, que pueden ser debidos a periodos de menor actividad industrial de las zonas en las cuales se encuentran las estaciones industriales con las que se realiza la comparación.

- Estaciones de fondo-rural: Sierra Norte y Doñana (en el 2008 se reubica en la estación de Matalascañas)

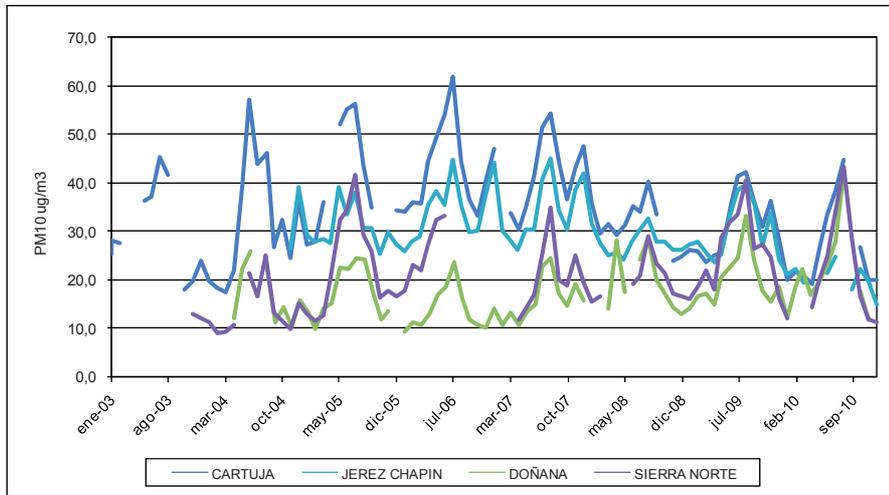


Figura 5.16 Evolución de los valores medios mensuales de PM₁₀ en las estaciones de fondo-rural (Sierra Norte y Doñana) y la estaciones de fondo- urbana (Cartuja y Jerez Chapín)

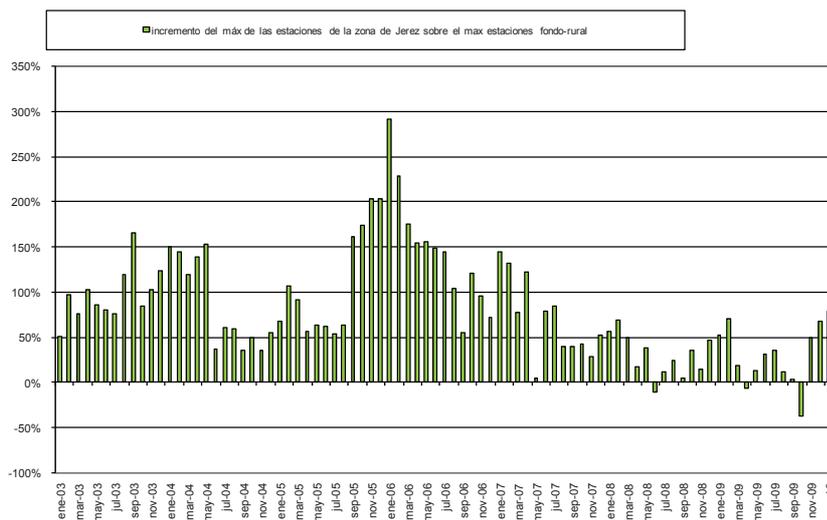


Figura 5.17 Incremento de las concentraciones máximas mensuales de PM₁₀ en la estación de fondo-urbano (Cartuja, Jerez de la Frontera y Jerez-Chapín) respecto al máximo de las otras estaciones de fondo-rural (Doñana y Sierra Norte)

- Estaciones urbanas-fondo: Lepanto, El Atabal y Paseos Universitarios

Se toma como estaciones urbanas de fondo representativas: Lepanto, El Atabal y Paseos Universitarios, por ser estaciones con la misma tipificación que con las que se está comparando (Jerez-Chapín y Cartuja) y por registrarse en ellas superación de algún valor límite de PM₁₀ en el periodo evaluado.

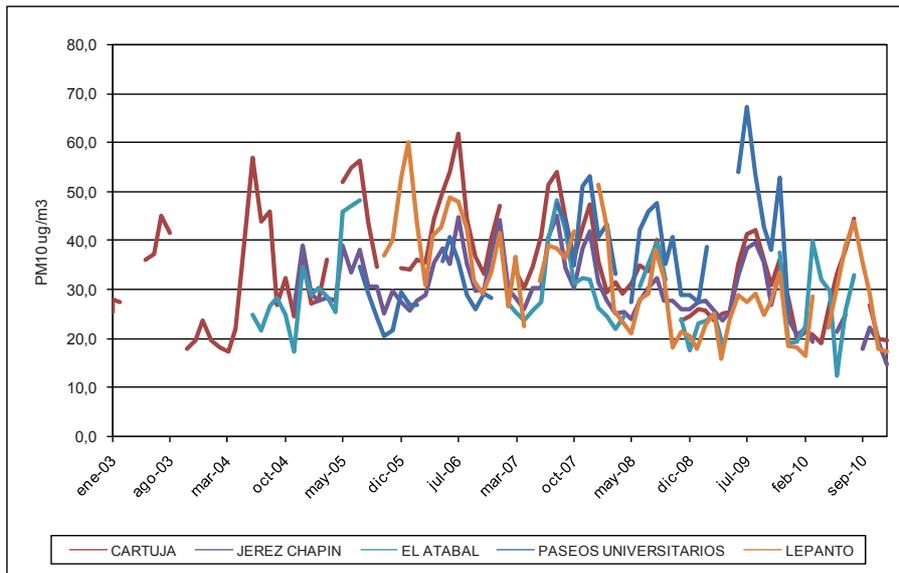


Figura 5.18 Evolución de los valores medios mensuales de PM₁₀ en las estaciones de fondo-urbano (Lepanto, Atabal y Paseos Universitarios) y urbana-fondo (Cartuja y Jerez-Chapin)

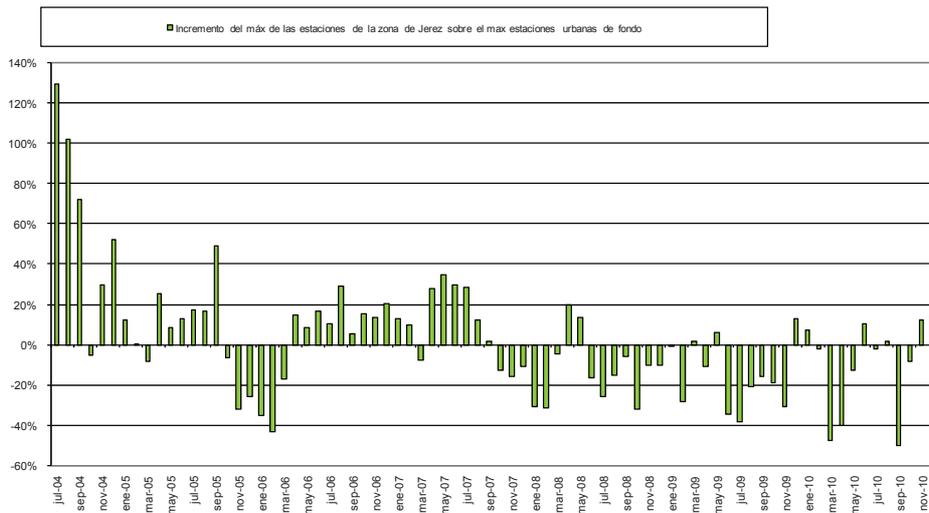


Figura 5.19 Incremento de las concentraciones máximas mensuales de PM₁₀ en las estaciones Cartuja, Jerez y Jerez Chapin, respecto al máximo de las estaciones de fondo-urbano (Lepanto, Atabal y Paseos Universitarios)

- Estaciones industriales: Niebla, La Línea y Rodalquilar

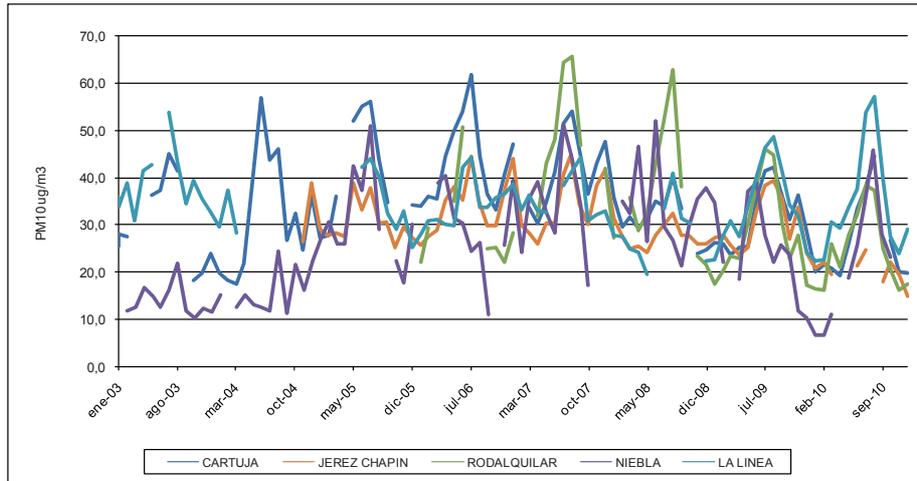


Figura 5.20 Evolución de los valores medios mensuales de PM₁₀ en las estaciones industriales (Niebla, Rodalquilar y La Línea) respecto a las estaciones de Cartuja y Jerez-Chapin (fondo-urbana)

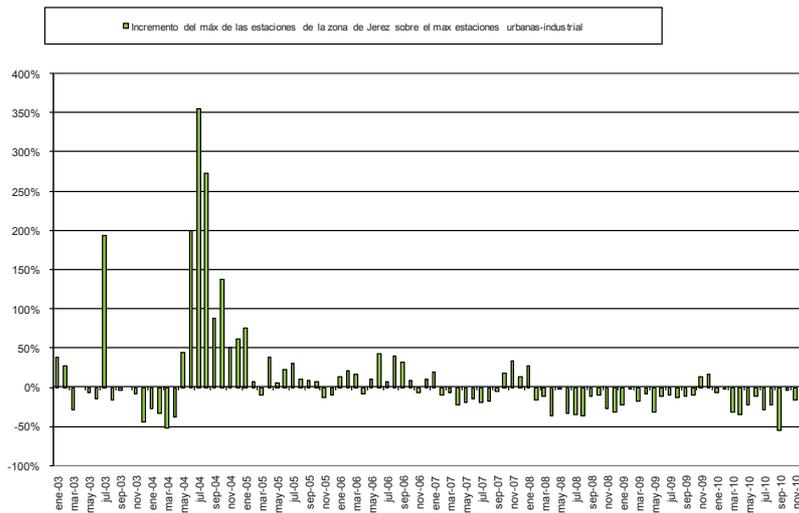


Figura 5.21 Incremento de las concentraciones máximas mensuales de PM₁₀ en las estaciones Industriales-urbanas (Carboneras, Plaza del Castillo y Rodalquilar) respecto al máximo de las estaciones de fondo-urbanas

5.6 CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

Comparando los valores alcanzados con los valores límites especificados para cada uno de ellos en el Real Decreto 1073/2002, y descontando la contribución de los fenómenos naturales al rebasamiento de los valores límites de PM₁₀, se llega a las siguientes conclusiones:

En relación a los resultados obtenidos mediante los sensores ubicados en las diferentes estaciones pertenecientes a la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire del municipio de Jerez de la Frontera, indicar que al igual que ocurre en la mayoría del territorio andaluz, son las partículas menores de diez micras (PM₁₀) las que registran los peores resultados junto con el ozono troposférico.

En concreto para las PM₁₀, los datos registrados muestran que se ha superado el valor límite anual en los años 2005, 2006 y 2007 en la estación de Cartuja.

Con respecto al valor límite diario para la protección de la salud humana ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) que no podrá superarse más de 35 ocasiones por año, se observa como al igual que el valor límite anual, se supera también en los años 2005, 2006 y 2007, siendo el año 2006 el que presenta un mayor número de superaciones diarias (101) en la estación de Cartuja.

En relación al ozono, se ha superado el umbral de información a la población en el año 2004, en dos ocasiones en la estación de Cartuja y en el año 2006 en 4 ocasiones en la estación de Jerez-Chapín.

En cuanto al umbral de alerta, indicar que no se han registrado superaciones durante el periodo evaluado en ninguna de las estaciones ubicadas en Jerez de la Frontera.

Para el resto de contaminantes evaluados no se han registrado superaciones de ningún valor límite en el periodo evaluado en las estaciones de la zona.

Por lo que respecta a la composición del material particulado PM_{10} , en el Apartado 5.4.2 se muestran las conclusiones de la estimación objetiva de la caracterización química realizada, destacando que el principal componente es la materia mineral, siguiendo en importancia los compuestos inorgánicos secundarios, la materia carbonosa y el aerosol marino.

6. ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN

6.1 INTRODUCCIÓN

El objeto principal de la elaboración de los inventarios de emisiones a la atmósfera es determinar las cantidades de contaminantes que se emiten, tanto de origen antrópico como natural.

Un inventario de emisiones puede consistir en una simple estimación de las emisiones a partir de datos globales de las actividades emisoras publicados por organismos de entidad, o bien puede tener un carácter mucho más extenso y profundo, fundamentándose en datos específicos de cada fuente de emisión concreta, recabados de forma directa. La diferencia entre un inventario y otro radica en el tipo de metodología seleccionada para su elaboración, siendo su uso posterior el que define realmente el grado de detalle necesario.

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

En este caso, la realización de este inventario de emisiones tiene un doble propósito, por un lado, la identificación de las principales fuentes origen de la contaminación y por otro, el estudio de la evolución de las emisiones de esas fuentes a lo largo del período 2003-2007. Por tanto, la metodología empleada debe ser lo más detallada posible y, sobre todo, idéntica en los cinco años que integran el período, a fin de que cualquier cambio en la metodología no provoque un salto ficticio en la evolución de las emisiones.

La metodología empleada en el Inventario de Emisiones a la Atmósfera de Andalucía se actualiza anualmente de acuerdo con las últimas versiones disponibles de las diferentes guías de reconocido prestigio, lo que introduce cambios en la metodología de un año a otro dentro del período 2003-2007 que pueden afectar a la evolución real de las emisiones; de ahí la necesidad de llevar a cabo un estudio específico de las emisiones para este trabajo.

6.2 METODOLOGÍA EMPLEADA

Los métodos de cálculo de las emisiones dependen de la naturaleza de la actividad considerada y de la información de base, y están orientados a obtener el resultado más completo y preciso de las emisiones de cada actividad.

La clasificación de las fuentes se ha realizado atendiendo al sector de actividad y al tratamiento dado para la estimación de sus emisiones:

- Fuentes puntuales
 - a. Plantas industriales
 - Producción de energía eléctrica
 - Industria petroquímica
 - Industria química
 - Industria papelera
 - Cementos, cales y yesos
 - Industria de materiales no metálicos
 - Industria del aceite
 - Industria alimentaria, excepto aceite
 - Industria del metal
 - Otras actividades industriales
 - b. Plantas no industriales
 - Tratamiento de residuos sólidos
 - Tratamiento de residuos líquidos
- Fuentes de área
 - a. Fuentes de área móviles
 - Tráfico rodado
 - Maquinaria agrícola y forestal

- Tráfico ferroviario
 - Tráfico aéreo
 - Tráfico marítimo
 - Otros modos de transporte y maquinaria móvil
- b. Fuentes de área estacionarias
- Sector doméstico, comercial e institucional
 - Extracción y tratamiento de minerales
 - Pavimentación de carreteras con asfalto
 - Impermeabilización de tejados
 - Distribución de combustibles, excepto gasolina
 - Distribución de gasolina
 - Limpieza en seco
 - Uso de disolventes, excepto limpieza en seco
 - Empleo de refrigerantes y propelentes
 - Procesamiento y fabricación de productos químicos
 - Agricultura
 - Ganadería
 - Emisiones biogénicas
 - Incendios forestales
 - Incineración de residuos
 - Cremación

Para el cálculo de las emisiones de las fuentes puntuales se emplean metodologías denominadas de microescala, que estiman las emisiones de cada fuente de forma particular y pormenorizada utilizando datos individuales. Mientras que para las fuentes de área, generalmente, se aplican metodologías de macroescala, que estiman las emisiones sobre la base de datos estadísticos por superficie o per cápita.

Al igual que el caso del Inventario de Emisiones a la Atmósfera en Andalucía, en el presente trabajo, todas las fuentes emisoras se conciben como objetos físicos que pueden ser ubicados geográficamente, aplicando este concepto tanto a las fuentes puntuales como a las fuentes de área. Esta interpretación de las fuentes emisoras es una característica de los inventarios CORINAIR (CORE INventory AIR emissions), que se diferencian de otros inventarios, como por ejemplo, los que asignan emisiones de acuerdo con balances energéticos. El CORINAIR es un proyecto europeo que sienta las bases para la recopilación y organización de la información concerniente a las emisiones a la atmósfera, cuya metodología recomienda la Agencia Europea de Medio Ambiente.

Además de la organización por actividades, mencionada anteriormente, y que atiende a criterios tecnológicos y socio-económicos, también se considera la Nomenclatura de Actividades Potencialmente Emisoras de Contaminantes a la Atmósfera del proyecto CORINAIR (SNAP-97, acrónimo de su denominación en inglés: Selected Nomenclature for Air Pollution) que refleja la relación entre las diferentes fuentes emisoras y una selección de contaminantes que permiten la distribución de emisiones según sectores, subsectores y actividades.

Por último, con respecto a la lista de contaminantes considerados, no solo se tienen en cuenta los que aparecen en la SNAP-97, y que se agrupan en los dos bloques siguientes:

- Acidificadores, precursores de ozono y gases de efecto invernadero: Este grupo de compuestos cubre los requerimientos de los Protocolos de las Convenciones Marco sobre Contaminación Transfronteriza a Larga Distancia y Cambio Climático.
- Metales pesados, partículas y contaminantes orgánicos persistentes: Estos grupos de sustancias se incorporan siguiendo los programas de trabajo de las Conferencias OSPAR y HELCOM y el desarrollo de los protocolos sobre metales pesados y contaminantes orgánicos persistentes de la Convención sobre Contaminación Transfronteriza a Larga Distancia.

Sino también todos los contaminantes que aparecen en las sublistas de actividades del nuevo Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes (PRTR, en inglés "Pollutant Release and Transfer Registers"), para los que se han encontrado factores de emisión. Aunque aquí solo se presentarán los resultados referentes a PM_{10} , contaminante que motiva la elaboración de los planes de mejora de la calidad del aire, y a SO_2 , NO_x , $COVNM$ y NH_3 , precursores gaseosos de formación de partículas secundarias.

6.2.1 INFORMACIÓN DE BASE

Básicamente la información empleada para el cálculo de las emisiones en el período 2003-2007 proviene de dos fuentes diferentes, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, según se trate de fuentes puntuales o fuentes de área, respectivamente.

En el caso de la estimación de las emisiones de las fuentes puntuales, se emplean tanto los datos referentes a variables de actividad, tales como materias primas, combustibles y productos, obtenidos de los formularios EPER (2003-2006) y PRTR (2007) cumplimentados por las instalaciones y presentados en la Consejería; como los datos de monitorización en continuo de una serie de parámetros en los principales focos de emisiones de las instalaciones más importantes, que se reciben en el Centro de Datos de Calidad Ambiental de la propia Consejería.

Con respecto a las fuentes de área, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha facilitado las emisiones totales de Andalucía para la serie 1990-2007. De dicha serie se han tomado como base de cálculo las emisiones del período 2003-2007.

No se ha podido estimar, por no disponer de información suficiente, las emisiones procedentes de las siguientes actividades:

- Extracción de minerales y combustión en la extracción de minerales
- Emisiones debidas al tráfico de vehículos pesados por viales asfaltados y sin asfaltar
- Emisiones de la actividad portuaria. Tráfico marítimo incluye únicamente emisiones en cabotaje
- Para el tráfico aéreo, no se estiman las emisiones de navegación de crucero. Sólo se consideran las de operaciones o ciclos de aterrizaje y despegue de aviones

6.2.2 CRITERIOS DE CÁLCULO

Con objeto de identificar el origen de la contaminación en cada una de las zonas afectadas por una deficiente calidad del aire y, además, poder establecer la evolución de la tasa de contaminación en el período 2003-2007, se han considerado los siguientes criterios en el cálculo de las emisiones:

- Para las fuentes puntuales sólo se van a emplear datos de medidas en continuo de las emisiones, balances de materia y factores de emisión

Con carácter general, para el cálculo de las emisiones a partir de factores de emisión se ha procurado seleccionar la metodología CORINAIR, pero en numerosas ocasiones esta metodología ha precisado ser complementada con factores procedentes de EPA (Environmental Protection Agency) de EE.UU.

- Para las fuentes de área se ha partido de los datos del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para el período 2003-2007, y después se ha procedido a la desagregación de las emisiones a nivel municipal usando en la medida de lo posible la misma variable de desagregación que se empleó en el cálculo

6.3 FUENTES DE EMISIÓN RESPONSABLES DE LA CONTAMINACIÓN

Las principales fuentes puntuales de emisión contaminantes consideradas se clasifican en varios sectores, atendiendo a la naturaleza de su actividad. La relación de empresas desglosada por sectores, según la información disponible, se muestra en la Tabla 6.1.

Tabla 6.1 Número de instalaciones por sector en el ámbito del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera

NÚMERO DE INSTALACIONES POR SECTOR EN EL ÁMBITO DEL PLAN	
SECTOR	NÚMERO INSTALACIONES
Cementos, cales y yesos	1
Industria alimentaria	7
Industria de materiales no metálicos	7
Industria del metal	1
Industria petroquímica	1
TOTAL	17

Aunque en el inventario de emisiones a la atmósfera elaborado en Jerez de la Frontera se estiman todos aquellos contaminantes para los que se dispone de algún tipo de información, sólo se presentan aquí los resultados obtenidos para PM₁₀, SO₂, NO_x, COVNM y NH₃.

En las tablas adjuntas se muestran las emisiones totales por sector de dichos contaminantes, junto con sus porcentajes correspondientes respecto al total.

Tabla 6.2 Emisión total de PM₁₀ en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE PM ₁₀ POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	PM ₁₀ (t/a)	PM ₁₀ (%)								
Tráfico rodado	142	25,4	148	25,7	157	30,0	150	29,9	154	28,5
Industria de materiales no metálicos	124	22,3	111	19,3	85,2	16,2	89,6	17,9	92,9	17,2
Maquinaria agrícola	69,7	12,5	70,7	12,3	71,2	13,5	73,2	14,6	73,2	13,6
Sector doméstico, comercial e institucional	68,7	12,3	68,0	11,8	70,1	13,3	70,2	14,0	69,8	12,9
Cementos, cales y yesos	95,9	17,2	113	19,6	76,0	14,5	43,1	8,61	48,2	8,93
Ganadería	19,1	3,42	25,5	4,42	26,7	5,08	36,1	7,20	39,6	7,34
Otros modos de transporte y maquinaria móvil	26,6	4,78	27,5	4,76	27,9	5,31	29,2	5,84	30,4	5,63
Industria alimentaria	1,67	0,300	2,12	0,368	1,96	0,374	0,872	0,174	22,7	4,20
Otras actividades	10,3	1,84	10,4	1,81	9,10	1,73	9,09	1,81	9,15	1,70
TOTAL	558	100	577	100	525	100	501	100	540	100

Según los datos anteriores, se concluye que en Jerez de la Frontera las mayores emisiones de partículas, un 28,5% en 2007, se deben al tráfico rodado, seguido de la industria de materiales no metálicos, la maquinaria agrícola y el sector doméstico, comercial e institucional con un 17,2%, 13,6% y 12,9%, respectivamente.

Tabla 6.3 Emisión total de SO₂ en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE SO ₂ POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	SO ₂ (t/a)	SO ₂ (%)								
Industria de materiales no metálicos	313	54,9	271	54,4	170	45,2	192	52,0	202	52,3
Industria alimentaria	103	18,0	66,4	13,3	86,2	22,9	66,3	18,0	71,6	18,5
Actividades Extractivas y Tratamiento de Minerales	11,9	2,09	12,4	2,49	15,1	4,00	21,8	5,91	25,9	6,70
Sector Doméstico, Comercial e Institucional	36,7	6,44	33,8	6,79	34,2	9,09	31,1	8,44	25,1	6,48
Agricultura	27,3	4,78	30,5	6,13	21,4	5,69	22,2	6,02	22,7	5,86
Maquinaria agrícola	21,2	3,72	21,5	4,32	21,7	5,76	22,3	6,05	22,3	5,76
Tráfico rodado	51,4	9,00	55,0	11,0	10,7	2,83	10,5	2,85	11,1	2,88
Otras Actividades	5,84	1,02	7,61	1,53	17,3	4,58	2,97	0,805	6,05	1,56
Total general	570	100	498	100	376	100	369	100	387	100

De la tabla anterior, se observa que la industria de materiales no metálicos es la principal contribuyente a las emisiones totales de SO₂ en 2007, con un 52,3% del total. Le sigue la industria alimentaria que supone el 18,5%.

Tabla 6.4 Emisión total de NO_x en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE NO _x POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	NO. (t/a)	NO. (%)								
Tráfico rodado	2459	53,4	2422	49,5	2451	51,3	2190	49,6	2182	46,0
Cementos, cales y yesos	977	21,2	1297	26,5	1213	25,4	996	22,6	1302	27,5
Industria de materiales no metálicos	332	7,21	263	5,36	247	5,17	292	6,61	307	6,47
Maquinaria agrícola	267	5,79	271	5,53	273	5,71	281	6,35	281	5,92
Agricultura	243	5,27	282	5,76	211	4,42	213	4,82	222	4,67
Otros modos de transporte y maquinaria móvil	126	2,73	130	2,65	132	2,75	138	3,12	143	3,02
Industria alimentaria	67,03	1,45	88,0	1,80	99,8	2,09	143	3,24	131	2,76
Sector doméstico, comercial e institucional	80,08	1,74	85,5	1,75	92,5	1,94	96,5	2,18	103	2,18
Otras actividades	58,76	1,27	58,4	1,19	60,9	1,27	64,9	1,47	68	1,44
TOTAL	4609	100	4896	100	4780	100	4417	100	4742	100

En cuanto a las emisiones de NO_x, los datos anteriores evidencian que las emisiones más altas corresponden al tráfico rodado, con un 46,0% en 2007, seguidas de las procedentes de la fabricación de cemento, cales y yesos con un 27,5% para el mismo año.

Tabla 6.5 Emisión total de COVNM en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE COVNM POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	COVNM (t/a)	COVNM (%)								
Industria alimentaria	2712	30,2	3416	36,2	2789	34,3	2910	35,3	2699	34,8
Biogénicas	1507	16,8	1436	15,2	1250	15,4	1334	16,2	1234	15,9
Agricultura	1538	17,1	1427	15,1	1092	13,4	1100	13,4	1005	13,0
Uso de disolventes	1115	12,4	1125	11,9	1006	12,4	1005	12,2	1002	12,9
Procesamiento y fabricación de productos químicos	651	7,24	704	7,5	721	8,86	718	8,72	713	9,20
Tráfico rodado	1021	11,4	895	9,5	851	10,5	736	8,94	661	8,52
Otras actividades	441	4,91	441	4,67	427	5,25	432	5,24	439	5,66
TOTAL	8984	100	9444	100	8135	100	8234	100	7753	100

Con respecto a las emisiones de COVNM, el 34,8% se debe a la industria alimentaria, seguidas de las emisiones biogénicas, la agricultura y el uso de disolventes con el 15,9%, el 13,0% y el 12,9%, respectivamente.

Tabla 6.6 Emisión total de NH₃ en toneladas/año y % por sector de actividad

EMISIONES TOTALES (t/a) Y PORCENTAJES DE NH ₃ POR SECTOR										
SECTOR	2003		2004		2005		2006		2007	
	NH ₃ (t/a)	NH ₃ (%)								
Agricultura	1449	87,0	1363	80,9	1330	78,8	1603	83,1	1669	76,5
Tratamiento de residuos sólidos	49,7	2,98	146	8,66	172	10,2	96,8	5,02	254	11,7
Ganadería	112	6,70	117	6,97	126	7,45	168	8,69	189	8,67
Tráfico rodado	39,7	2,38	42,4	2,52	46,6	2,76	44,4	2,30	44,7	2,05
Otras Actividades	16,5	0,989	16,8	1,00	13,8	0,819	17,3	0,896	23,8	1,09
Total general	1667	100	1686	100	1688	100	1929	100	2182	100

Según los datos anteriores, las mayores emisiones de NH₃, un 76,5% en 2007, se deben a la agricultura, seguidas de las procedentes del tratamiento de residuos sólidos con un 11,7% y de la ganadería con un 8,67% para el mismo año.

Cabe destacar que las conclusiones alcanzadas en cuanto a los principales sectores origen de la contaminación en el año 2007, son extrapolables a todo el período 2003-2007, ya que como puede verse en las tablas anteriores, no hay variaciones significativas en la evolución de las emisiones de los diferentes sectores de actividad.

En el siguiente mapa puede verse la localización tanto de los núcleos urbanos como de las principales industrias.

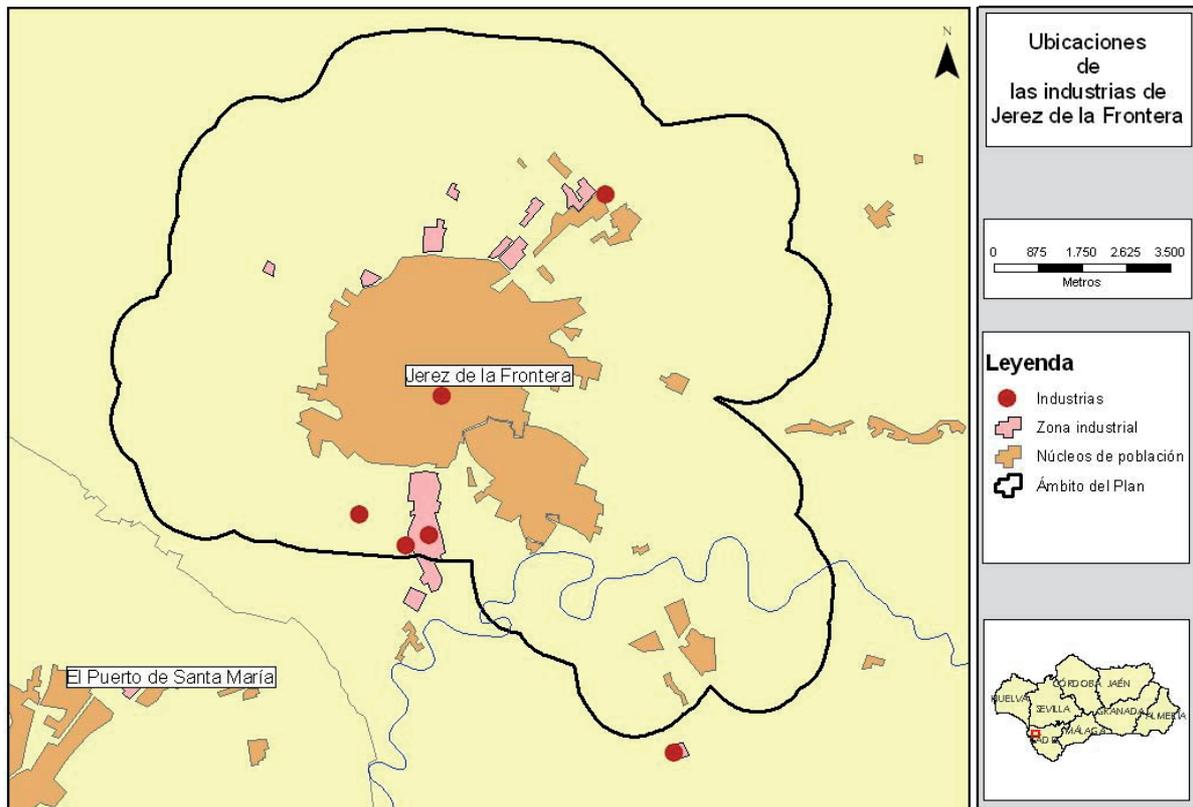


Figura 6.1 Localización de los núcleos urbanos y de las principales industrias

7. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

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

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

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

a) Condiciones ambientales

Los factores ambientales influyen tanto en el transporte y dispersión de contaminantes en la atmósfera como en la generación de partículas primarias y secundarias, y en los procesos de eliminación de partículas de la atmósfera.

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

- Las precipitaciones
El efecto de lavado de la precipitación sobre la atmósfera es beneficioso ya que elimina las partículas contaminantes de la atmósfera. Se produce una gran disminución en la concentración de partículas incluso con precipitaciones muy poco abundantes.
- El viento
La velocidad del viento tiene una gran influencia en la concentración de partículas en un área, ya que el viento por una parte diluye y dispersa rápidamente los contaminantes en el área circundante, pero por otra puede favorecer la resuspensión de polvo, sobre todo en terrenos desprovistos de vegetación en zonas áridas y semiáridas.
- La estabilidad atmosférica
El movimiento vertical es conocido como “estabilidad atmosférica”. Generalmente, el aire cerca de la superficie de la tierra está más caliente durante el día debido al calentamiento por contacto con dicha superficie. A continuación, el aire más caliente sube y se mezcla con el aire frío y pesado de la atmósfera superior. Este movimiento del aire crea condiciones inestables y dispersa el aire contaminado.
- La radiación solar
La radiación solar favorece las reacciones entre los precursores de los oxidantes fotoquímicos, aumentando la concentración de los mismos y los niveles de material particulado secundario.
- La topografía
La topografía ejerce una gran influencia sobre la dispersión de contaminantes en la atmósfera.
- Cobertura del suelo
La presencia de cobertura vegetal contribuye a disminuir la concentración de partículas debido a que limita la resuspensión de partículas crustales por efecto del viento.
En los núcleos urbanos se forma el efecto denominado isla de calor, originado por el mayor calentamiento del aire en las zonas pavimentadas que asciende y es reemplazado por aire más frío del entorno del núcleo urbano y, como consecuencia de la mencionada circulación de vientos, se produce la acumulación de contaminantes sobre la ciudad.

b) Fuentes locales de emisión de partículas

Las partículas atmosféricas pueden ser emitidas por una gran variedad de fuentes de origen natural o antrópico. Respecto a los mecanismos de formación, las partículas pueden ser emitidas como tales a la atmósfera (primarias) o ser generadas por reacciones químicas (partículas secundarias).

En el ámbito del Plan las principales fuentes de emisión de partículas primarias de origen antrópico están asociadas al tráfico rodado (emisiones de los motores de combustión interna, desgaste de neumáticos y frenos, resuspensión de partículas depositadas

sobre las vías de circulación), a actividades industriales y a actividades asociadas a la construcción, minería, actividades agrícolas e instalaciones de combustión comerciales y/o residenciales.

c) Formación de partículas en la atmósfera

Las partículas secundarias se forman en la atmósfera a partir de reacciones químicas donde intervienen los gases reactivos, principalmente el dióxido de azufre, los óxidos de nitrógeno y distintos vapores orgánicos. La importancia de las partículas de origen secundario radica en que, por un lado, constituyen una parte importante de las partículas de origen antrópico y, por otro, están contenidas en su mayor parte en el rango de las partículas finas.

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

d) Transporte regional de partículas

Los fenómenos de transporte de partículas de otras regiones pueden tener una gran influencia en los niveles de concentración de partículas, pudiendo darse fenómenos de transporte de masas envejecidas de ámbito regional o transporte de masas de aire sahariano muy cargado en materia mineral.

7.2 CONTRIBUCIÓN DE LAS FUENTES LOCALES A LOS NIVELES DE INMISIÓN DE PM₁₀

En el presente apartado se evalúa la contribución de las emisiones de las fuentes locales a los niveles de inmisión de PM₁₀ registrados en el ámbito del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera.

La determinación de la contribución de las emisiones de ciertas fuentes locales a los niveles de inmisión se ha llevado a cabo mediante la aplicación de modelos de dispersión atmosférica recomendados por la Agencia para la Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos (EPA), como complemento a los estudios de caracterización química realizados y la realización de un inventario de emisiones.

Para la modelización de la dispersión de PM₁₀, se consideran las emisiones procedentes de actividades industriales y canteras, así como las emisiones procedentes del tráfico rodado (gases de escape y desgaste de neumáticos y frenos) en el ámbito territorial del Plan.

Finalmente, se contrastan los resultados de la modelización con los datos de caracterización química al objeto de identificar cuáles son las fuentes principales de emisión de PM₁₀ de origen antrópico, con la finalidad de establecer medidas para controlar o reducir las emisiones para permitir el cumplimiento de los valores límite establecidos en la legislación.

La modelización de la dispersión de PM₁₀ en el ámbito del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera incluye las siguientes fuentes locales de emisión de partículas:

- Tráfico rodado: se consideran las emisiones procedentes de los motores de combustión interna de los vehículos y las partículas procedentes del desgaste de neumáticos y frenos
- Actividades industriales (aquellas que en su conjunto contribuyen al menos al 95% de las emisiones inventariadas de PM₁₀ en el ámbito del Plan) y canteras con una superficie superior a 25 ha

Los modelos de dispersión atmosférica empleados predicen la contribución de las fuentes modelizadas para todas las horas del año, no considerando la acumulación de partículas en la atmósfera (persistencia en horas sucesivas de las contribuciones calculadas en las horas anteriores).

La modelización realizada no incluye las siguientes contribuciones a los niveles de inmisión de partículas en la atmósfera:

- Resuspensión del material particulado depositado sobre las vías de circulación por efecto del tráfico de vehículos
- Resuspensión de materia crustal por efecto del viento
- Emisiones derivadas de la circulación de vehículos por caminos sin asfaltar
- Emisiones procedentes de los sectores comercial, institucional, doméstico y agrícola y ganadero
- Formación de partículas secundarias, tanto orgánicas como inorgánicas
- Condensación y coagulación de partículas sobre partículas preexistentes

Las fuentes de emisión no incluidas en la modelización serán analizadas de forma cualitativa, valorando los resultados de la caracterización química y tomando como referencia bibliografía al respecto.

7.2.1 METEOROLOGÍA REPRESENTATIVA PARA APLICACIÓN DE MODELOS DE DISPERSIÓN

Las condiciones de dispersión de los contaminantes dependen en gran medida de la climatología existente en la zona de estudio. Todos los parámetros meteorológicos intervienen de manera más o menos directa en los fenómenos de difusión atmosférica. El viento y la estabilidad atmosférica son los más importantes ya que influyen directamente en los fenómenos de dispersión. Estos parámetros, a su vez, vienen regidos por la distribución de los campos de temperatura, de presión y de humedad, los cuales mantienen una estrecha relación con la radiación solar, la nubosidad, la insolación, etc.

Por tanto, los datos meteorológicos utilizados como datos de entrada a los modelos de dispersión deben representar con el mayor grado de exactitud posible las condiciones climatológicas de la zona de estudio.

Dentro del ámbito del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera, se han analizado los datos registrados en la estación del Aeropuerto de Jerez de la Frontera, que pertenece a la Red de Estaciones Principales de AEMET.

Tras el análisis de los datos meteorológicos de partida correspondientes a las series anuales de valores medios horarios en el periodo 2003-2008, se selecciona el año 2007 como representativo de las condiciones climatológicas de la zona, tal y como se describe en el Apartado 4.5.

7.2.2 MODELIZACIÓN DEL TRÁFICO

La modelización del tráfico se lleva a cabo mediante el modelo de dispersión de fuentes móviles CAL3QHC¹, a partir de los datos de volumen de tráfico en las vías consideradas y los factores de emisión de los vehículos, entre otros parámetros a considerar.

A continuación, se presentan los datos de partida y resultados obtenidos en la modelización de las emisiones de PM₁₀ procedentes del tráfico rodado en el entorno de las estaciones de medida de la calidad del aire ubicadas dentro del ámbito territorial del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera.

a) Selección de las zonas de tráfico a modelizar

La selección de las áreas a modelizar se realiza teniendo en cuenta la ubicación de las estaciones de medida de la RVCCAA, así como otros puntos que se consideren de interés en cada caso. Se define un área de 3 km x 3 km en torno a la estación de inmisión o punto de interés y se determinan las vías de tráfico significativas a incluir en el modelo, así como la intensidad de tráfico horaria y el factor de emisión de los vehículos que circulan por cada vía.

Las estaciones de la RVCCAA que miden niveles de inmisión de PM₁₀ dentro del ámbito del Plan de Jerez de la Frontera son: Cartuja y Jerez-Chapín. La estación de Cartuja es una estación orientada a la industria de tipo suburbano, que se encuentra localizada en una zona rural con escasa influencia del tráfico rodado. La estación Jerez-Chapín es una estación de fondo de tipo urbana localizada en una zona deportiva en el interior del núcleo urbano de Jerez de la Frontera. Por tanto, se realizará la modelización del tráfico en el núcleo urbano de Jerez de la Frontera, incluyendo la estación de inmisión de Jerez-Chapín como receptor y considerando las principales vías de tráfico en la zona de estudio.

b) Datos generales de la modelización

En primer lugar deben definirse las hipótesis de trabajo del caso a modelizar que consigan una simulación más cercana a la realidad del proceso de dispersión atmosférica, indicándose el tipo de dispersión (urbana, en este caso), la longitud de la rugosidad superficial en función del tipo de usos del suelo y la velocidad de deposición de las partículas, entre otras variables.

Cabe indicar que las partículas procedentes de las emisiones directas de los motores de combustión de los vehículos se encuentran mayoritariamente en el rango de tamaño de las partículas ultrafinas. Por tanto, la velocidad de deposición considerada en la modelización del tráfico es la correspondiente a partículas de este tamaño.

A continuación, se definen las condiciones meteorológicas representativas de la zona de estudio. Como se indicó anteriormente, la modelización del tráfico se llevará a cabo tomando como referencia la meteorología del año 2007 en la estación del Aeropuerto de Jerez (perteneciente a la Red de Estaciones Principales de AEMET).

Para la simulación de la dispersión de las emisiones procedentes del tráfico se requiere la definición de las vías de circulación en la zona seleccionada, indicando el volumen de tráfico horario de cada vía así como el factor de emisión horario considerado.

La evolución horaria del tráfico en cada una de las vías consideradas se determina a partir de los datos recogidos en el documento de "Exposición del Plan de Movilidad de Jerez de la Frontera", publicado por la Delegación de Recursos, Seguridad y Movilidad, del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera.

¹ CAL3QHC es un modelo gaussiano no reactivo que ha sido desarrollado por la EPA y por CALTRANS (California Department of Transportation).

Por otro lado, los factores de emisión considerados se determinan mediante la aplicación del modelo COPERT IV, a partir del parque de vehículos y las pautas de conducción, entre otros factores. COPERT IV estima las emisiones procedentes de los motores de combustión interna y del desgaste de frenos y neumáticos. Los factores de emisión de cada vía se definirán según el tipo de vía, asignándole una velocidad media de circulación a cada franja horaria considerada, según un patrón de circulación estándar (a mayor intensidad de tráfico, menor velocidad de circulación). Por tanto, para cada franja horaria se calcula un factor de emisión de PM_{10} , en función de la velocidad media de conducción y considerando, además, la distancia recorrida y el ratio de vehículos ligeros y pesados. De esta forma se consideran las horas punta, las horas valle y las horas intermedias de circulación de vehículos.

Para evaluar la contribución del tráfico a los niveles de inmisión de PM_{10} , se define una malla de receptores (de 15 m de resolución) que cubre todo el área de estudio y se determinan una serie de puntos de interés para analizar los resultados obtenidos.

Una vez realizada la modelización, se determina la contribución del tráfico a los niveles de inmisión, calculándose dicha contribución a los siguientes parámetros estadísticos:

- Valor medio anual de PM_{10}
- Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM_{10}

c) Modelización del tráfico en el núcleo urbano de Jerez de la Frontera

La estación Jerez-Chapín se ubica en el interior de unas instalaciones deportivas y próxima a la Calle de Atlanta, en las coordenadas UTM (HUSO 30, ED-1950): 221.586 m, 4.065.056 m. Es una estación de fondo y de tipo urbano.

El área de modelización del tráfico se define considerando las principales vías de circulación del municipio de Jerez de la Frontera e incluyendo asimismo la estación de inmisión citada anteriormente. Posteriormente, se analiza la intensidad de tráfico en las vías de circulación incluidas en la zona seleccionada.

De forma general, según la evolución del tráfico horario durante un día laborable, los periodos en los que tiene lugar la mayor densidad de circulación de vehículos son de 8:00 - 10:00, de 12:00 - 14:00 y de 19:00 - 22:00. Asimismo, el periodo de 3:00 - 5:00 es el de menor intensidad de tráfico en la vía.

La Figura 7.1 representa la contribución del tráfico en la Zona a la media anual de PM_{10} . Tal y como puede observarse, las concentraciones más altas de PM_{10} se producen en las vías con mayores valores de IMD y en los puntos más complejos (intersecciones, rotondas, etc.), encontrándose el máximo en la Avda. Nuestra Señora de la Paz. Se obtiene un valor máximo en la malla, de $2,65 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a unos 900 m al W de la estación de inmisión Jerez-Chapín.

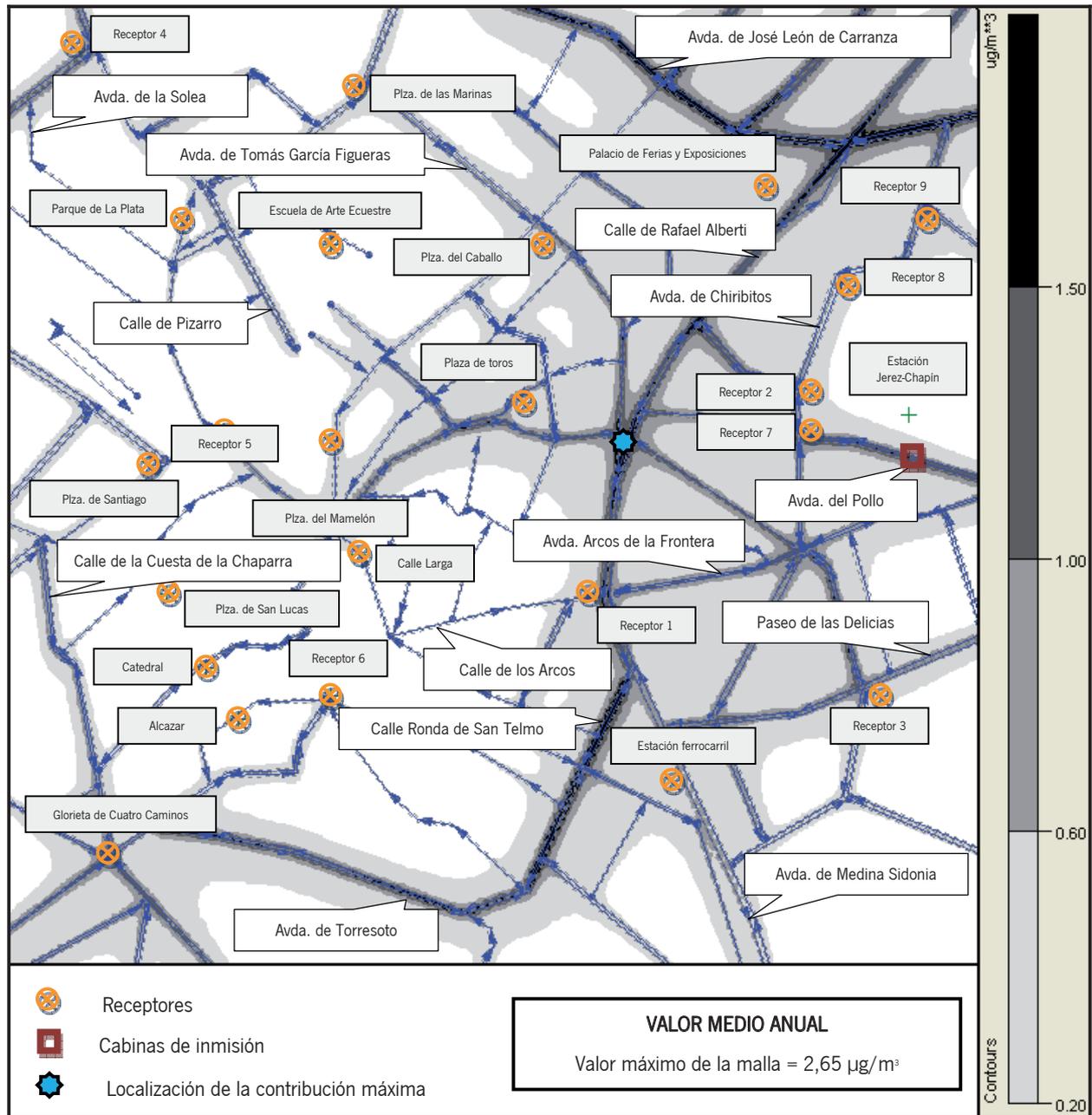


Figura 7.1 Contribución del tráfico en la Zona a la media anual de PM₁₀

Con el objeto de interpretar mejor los resultados, se definen, adicionalmente a la malla utilizada para realizar los cálculos de la modelización, una serie de receptores discretos en un conjunto de puntos de interés. Estos puntos se han representado expresamente en la Figura 7.1. Para estos puntos de interés, en la Tabla 7.1, se muestran los valores medios anuales y el Percentil diario 90,41, así como los valores máximos obtenidos en la malla regular definida.

La tabla siguiente contiene los valores de los parámetros estadísticos indicados anteriormente obtenidos en la estación de inmisión, así como en los puntos de interés considerados.

Tabla 7.1 Contribución del tráfico a los niveles de inmisión de PM₁₀ en receptores discretos

CONTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO A LOS NIVELES DE INMISIÓN DE PM ₁₀ EN RECEPTORES DISCRETOS		
RECEPTOR	MEDIA ANUAL PM ₁₀ (µg/m³)	PERCENTIL 90,41 DIARIO PM ₁₀ (µg/m³)
Palacio Provincial de Ferias y Exposiciones	0,47	0,66
Plaza del Caballo	0,89	1,27
Plaza de las Marinas	0,28	0,46
Parque de la Plata	0,21	0,32
Real Escuela Andaluza de Arte Ecuestre	0,04	0,07
Plaza de Toros	0,54	0,73
Plaza del Mamelón	0,21	0,33
Plaza de Santiago	0,34	0,45
Calle Larga	0,21	0,28
Plaza de San Lucas	0,02	0,04
Catedral	0,14	0,20
Alcázar	0,14	0,20
Glorieta de Cuatro Caminos	0,85	1,11
Estación de ferrocarril	0,50	0,79
Receptor 1	0,53	0,83
Receptor 2	0,46	0,71
Receptor 3	0,47	0,73
Receptor 4	0,55	0,73
Receptor 5	0,15	0,25
Receptor 6	0,12	0,21
Receptor 7	0,51	0,75
Receptor 8	0,51	0,75
Receptor 9	0,54	0,72
Estación de inmisión Jerez-Chapín	0,13	0,22
Máximo de la Malla	2,65	2,83

Tal y como puede observarse en la Tabla 7.1, los valores más altos de los parámetros estadísticos analizados en los puntos de interés considerados, se producen en los receptores Plaza del Caballo y Glorieta de Cuatro Caminos.

La Figura 7.2 representa la evolución de la concentración de PM₁₀ con la distancia a la Avda. Nuestra Señora de la Paz, que es la vía donde se produce la contribución máxima del tráfico a la media anual de PM₁₀. Como puede observarse, en el tramo 0-50 m la concentración disminuye rápidamente, de 1,35 a 0,6 µg/m³. A partir de 50 m, la concentración disminuye gradualmente hasta un valor aproximado de 0,3 µg/m³.

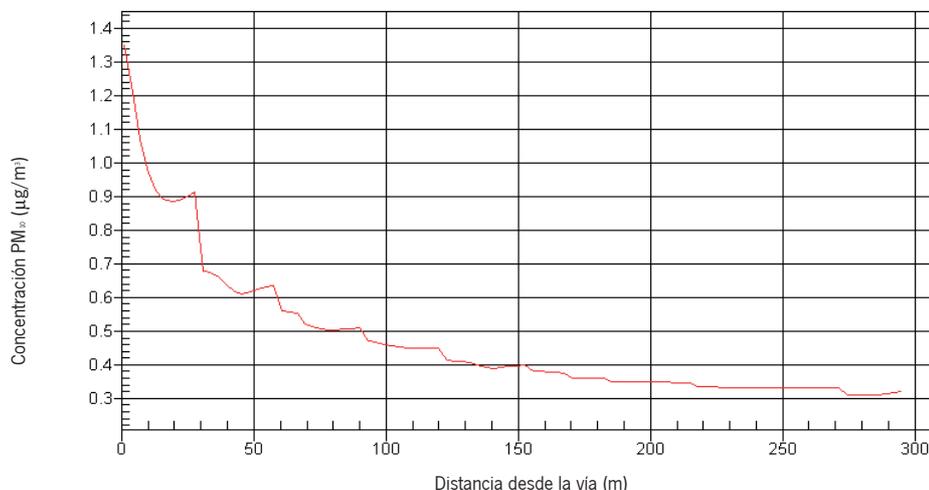


Figura 7.2 Evolución de la concentración de PM₁₀ con la distancia. Avda. Nuestra Señora de la Paz

7.2.3 MODELIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y CANTERAS

La modelización de las actividades industriales y canteras se lleva a cabo mediante el modelo de dispersión de fuentes estacionarias AERMOD², a partir de los datos de las fuentes de emisión, la topografía y la meteorología de la zona, entre otros parámetros a considerar.

A continuación se presentan los datos de partida y los resultados obtenidos en la modelización de las actividades industriales y canteras en el ámbito del Plan de Jerez de la Frontera.

a) Datos de las instalaciones y canteras

Las instalaciones industriales consideradas en la modelización del ámbito del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera son las que se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 7.2 Instalaciones consideradas en la modelización

INSTALACIONES INDUSTRIALES	ACTIVIDAD PRINCIPAL
FÁBRICA DE CEMENTO DE JEREZ	Cementos, cales y yesos
LAS TRES CERÁMICAS, S.A.	Industria de materiales no metálicos
VICASA FÁBRICA DE JEREZ	Industria de materiales no metálicos
INDUSTRIA DE VIGAS Y GALVANIZADOS, S.A.	Industria del metal
TABACALERA, S.A., C.I.T., CÁDIZ (ALTADIS)	Industria del tabaco
HARINERA VILAFRANQUINA, S.A.	Industria de productos alimenticios y bebidas

El criterio a seguir ha sido la modelización de aquellas actividades industriales cuyas emisiones supongan el 95% de las emisiones industriales totales de PM₁₀ en el ámbito del Plan.

Además de las instalaciones incluidas en la tabla anterior, existen otras importantes instalaciones industriales en el ámbito del Plan de Jerez de la Frontera. No obstante, debido al tipo de combustible que emplean (gas natural) y a los sistemas de depuración de gases de los que disponen, las emisiones de partículas de dichas instalaciones son consideradas poco significativas y, por tanto, no se incluyen en la modelización realizada al quedar por debajo del criterio de corte del 95%.

La ubicación de los focos de cada una de las instalaciones que se incluyen en el modelo, así como las características principales de los mismos (altura de chimenea, tasa de emisión, diámetro de la chimenea de salida, velocidad de salida y temperatura de los gases, etc.), se extraen del Registro Europeo de emisión y transferencia de contaminantes (PRTR) y del Inventario de emisiones a la atmósfera en Andalucía.

Otro aspecto importante que se considera es la dispersión de partículas como consecuencia de las actividades de extracción de materiales en explotaciones y canteras, que puedan afectar notablemente a la calidad del aire en la zona. Se incluyen en el modelo, aquellas canteras activas, de acuerdo a la "Actualización del Inventario de canteras, graveras y minas" (año 2006), que deben notificar sus emisiones al Registro PRTR (área > 25 ha). La estimación de las emisiones procedentes de las actividades que se llevan a cabo en las distintas explotaciones se ha realizado mediante la determinación de factores de emisión de PM₁₀, teniendo en cuenta las referencias siguientes:

- US EPA AP42, Fifth Edition Compilation of Air Pollutant Emission Factors (United States Environmental Protection Agency)
- Emission Calculation Fact Sheet (Michigan Department Of Environmental Quality)
- EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook (European Environment Agency)
- Coordinated European Particulate Matter Emission Inventory Program-CEPMEIP Database-Emission Factors ³

A partir de las fuentes anteriores, se calcula un factor de emisión determinado teniendo en cuenta el tipo de material extraído en la explotación (arena, grava, caliza, arcilla, cobre, zinc, etc.) y considerando aquellas operaciones propias de la actividad tales como: cribado, trituración primaria, trituración secundaria, almacenamiento, extracción, voladuras, etc.

² AERMOD es un modelo de penacho en régimen permanente desarrollado por la EPA para el estudio de fenómenos de contaminación.

³ El programa CEPMEIP se inició paralelamente al programa EMEP, apoyado por la Agencia Europea de medio Ambiente (EEA), para desarrollar metodologías de cálculo de factores de emisión de partículas primarias (PM₁₀).

El cálculo de las emisiones de cada cantera se lleva a cabo teniendo en cuenta la producción anual media de cada tipo de cantera. Estos datos se obtienen de la Estadística de la Producción Minera en Andalucía, publicados por la Unidad de Estadística de la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo.

b) Modelo digital del terreno

Para reproducir el efecto de la orografía del terreno en el comportamiento de los penachos, se utilizan las cotas sobre el nivel del mar de cada uno de los nudos receptores.

Por ello, se ha elaborado una malla digital de dimensiones 15 km en dirección Norte-Sur y 16 km en dirección Este-Oeste, integrando el ámbito del Plan de Jerez de la Frontera. Esta malla se ha obtenido a partir de un Modelo Digital de Elevación del Terreno, elaborado a partir de cartografía digital publicada por el IGN-CNIG. Asimismo, se define una malla de mayor densidad centrada en cada una de las instalaciones industriales.

c) Receptores discretos

Con objeto de evaluar la contribución a los niveles de inmisión de PM₁₀ en determinados puntos de interés, se definen una serie de receptores discretos en el área de estudio.

Se han definido receptores en determinados puntos de interés dentro del ámbito del Plan de Jerez de la Frontera, así como en la localización de las estaciones de inmisión, con objeto de comparar los resultados del modelo con los valores registrados en las estaciones.

d) Resultados del modelo

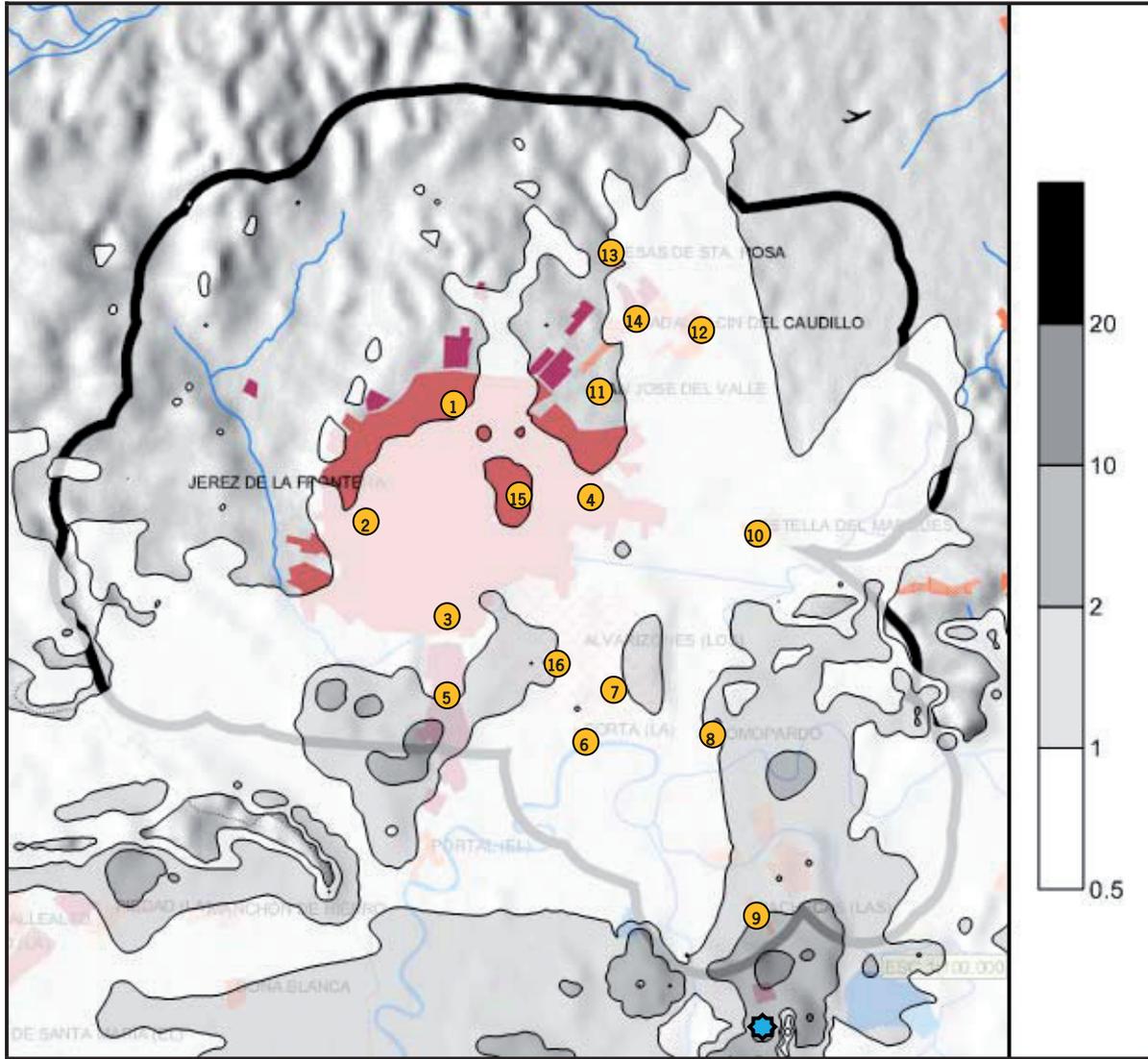
Una vez realizada la modelización de la dispersión de contaminantes, se recogen en la Tabla 7.3 los resultados obtenidos en receptores discretos de los siguientes parámetros estadísticos:

- Valor medio anual de PM₁₀
- Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀

Tabla 7.3 Resultados de la modelización de la dispersión de PM₁₀ procedentes de actividades industriales y canteras

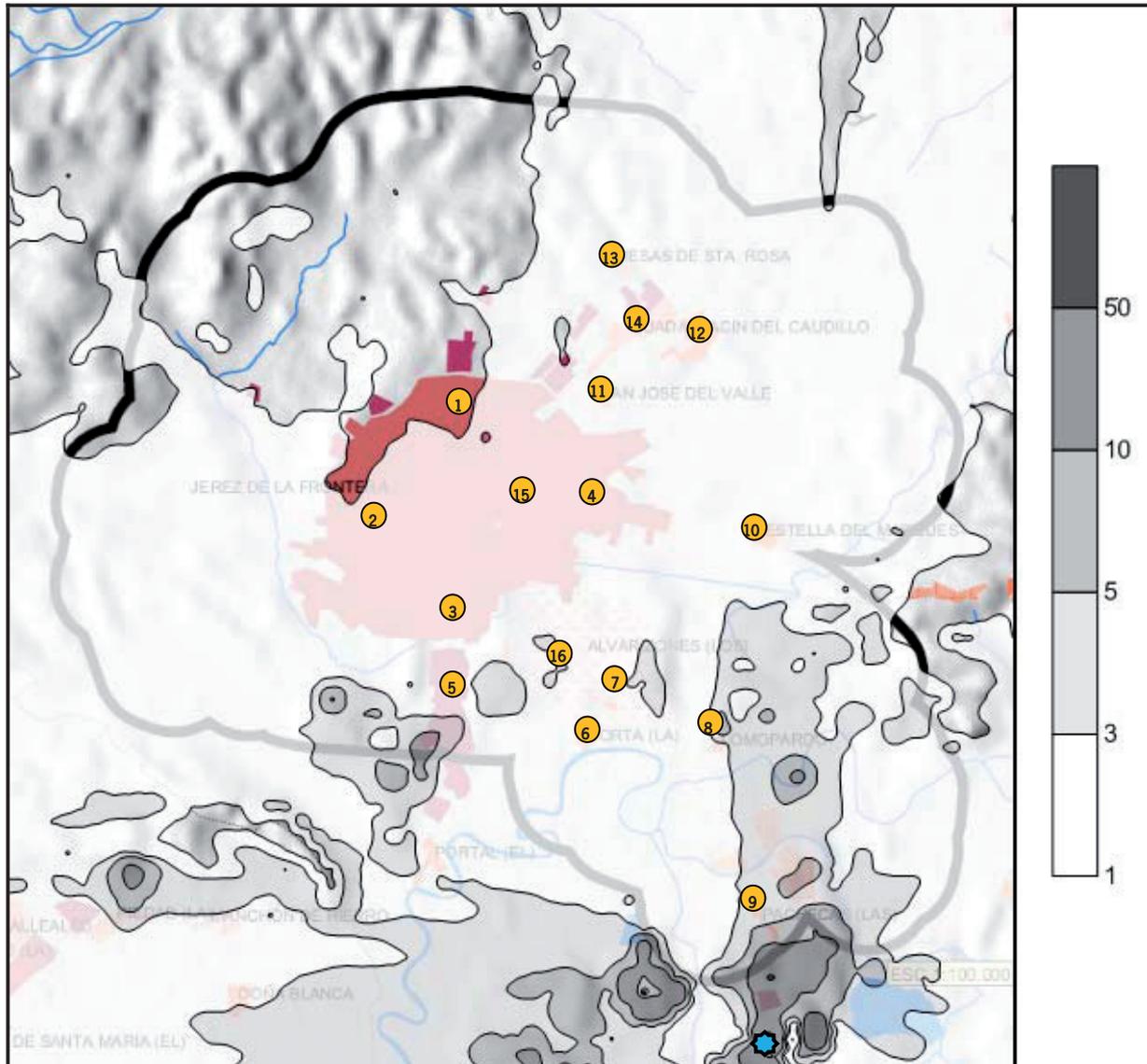
RESULTADOS DE LA MODELIZACIÓN DE LA DISPERSIÓN DE PM ₁₀ PROCEDENTES DE ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y CANTERAS					
	RECEPTORES	COORDENADA X, m (HUSO 30)	COORDENADA Y, m (HUSO 30)	MEDIA ANUAL PM10 (µg/m3)	PERCENTIL 90,41 DIARIO PM10 (µg/m3)
ZONAS HABITADAS	Jerez I (1)	220.412,8	4.066.711,9	0,41	0,74
	Jerez II (2)	219.099,7	4.064.796,0	0,85	2,09
	Jerez III (3)	220.283,7	4.063.289,0	0,55	1,61
	Jerez IV (4)	222.694,7	4.065.161,9	0,53	1,45
	P.I. El Portal (5)	220.364,1	4.062.117,1	0,79	1,87
	La Corta (6)	222.510,5	4.061.323,8	0,58	1,25
	Los Alvarizones (7)	222.850,9	4.061.897,0	0,64	1,34
	Lomopardo (8)	224.703,5	4.061.230,5	1,06	3,08
	Las Pachecas (9)	225.403,4	4.058.399,8	1,89	4,48
	Estella del Marqués (10)	225.387,9	4.064.574,6	0,71	2,16
	San José del Valle (11)	222.774,9	4.066.829,8	0,48	1,41
	Guadalcaçin (12)	224.376,9	4.067.794,2	0,56	1,75
	Mesas de Santa Rosa (13)	223.008,2	4.069.054,0	0,50	1,46
	Ciudad del transporte (14)	223.086,0	4.067.949,7	0,53	1,47
ESTACIONES DE INMISIÓN (RVCCAA)	Jerez-Chapin (15)	221.586,0	4.065.056,0	0,49	1,16
	Cartuja (16)	221.732,0	4.061.975,0	0,85	2,32
Máx. malla				30,47	86,95
COORDENADA X, m (HUSO 30)				225.378,0	225.378,0
COORDENADA Y, m (HUSO 30)				4.056.421,7	4.056.421,7
VALORES LÍMITE (µg/m³)				40	50

A continuación, se representan las líneas de isoconcentración para la media anual y el percentil 90,41 de los valores medios horarios de PM₁₀ (Figura 7.3 y Figura 7.4).



★ Localización de la contribución máxima

Figura 7.3 Media anual de PM₁₀ (µg/m³)



★ Localización de la contribución máxima

Figura 7.4 Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ (µg/m³)

Tal y como puede observarse, el valor más alto de la media anual de PM₁₀ en zonas habitadas se produce en el receptor Las Pachecas, resultando de 1,89 µg/m³. Asimismo, el valor más alto para el Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ en zonas habitadas se produce igualmente en dicho receptor, resultando de 4,48 µg/m³.

Por otro lado, en cuanto a los valores registrados en las estaciones de inmisión, se observa que los mayores valores se obtienen en la estación Cartuja.

Los valores de contribución máxima que se producen en la zona de estudio se localizan fuera del ámbito del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera, en una zona próxima a actividades extractivas al WSW de la Laguna de Medina. Esta contribución máxima, derivada principalmente de las actividades extractivas, es de 30,47 µg/m³ para la media anual y de 86,95 µg/m³ para el Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀.

7.3 DETALLE DE LOS FACTORES RESPONSABLES DE LA SUPERACIÓN. VALORACIÓN DE RESULTADOS

7.3.1 MATERIA MINERAL

La materia mineral o crustal es el principal componente del material particulado, de acuerdo con la caracterización resumida en el Apartado 5.4, con niveles medios anuales de PM_{10} en el rango 12 - 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, con mayores niveles de materia mineral en Cartuja que en Chapín

Las fuentes de materia mineral que potencialmente puede contribuir a los niveles de PM_{10} son:

- Intrusiones de aire sahariano
- Resuspensión de materia mineral por efecto del viento
- Resuspensión de materia mineral por efecto del tráfico rodado en vías pavimentadas
- Suspensión de materia mineral por tráfico en vías sin asfaltar
- Actividades extractivas
- Obras de construcción
- Actividades industriales de producción de materiales de construcción

a) Intrusiones de aire sahariano

Las intrusiones de aire sahariano se identifican de acuerdo al procedimiento para identificación de episodios naturales africanos de PM_{10} y $PM_{2.5}$ desarrollado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y la Universidad Nova de Lisboa para el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y el Ministerio do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional de Portugal. Este procedimiento permite identificar los episodios de intrusión de aire sahariano y estimar la carga en materia mineral de cada episodio.

Los niveles de concentración de PM_{10} analizados en el Apartado 5.2 ya han descontado la carga mineral procedente de intrusiones de aire sahariano, lo que no ocurre con los datos de caracterización de partículas del Apartado 5.4. La contribución de las intrusiones de aire sahariano a la media anual de PM_{10} oscila entre 3 - 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en los años 2007 y 2008, años en que tuvo lugar la caracterización química resumida en el Apartado 5.4.

b) Resuspensión de materia mineral por efecto del viento

Este aporte de material particulado combina causas naturales (velocidad y dirección del viento, temperatura y humedad de la atmósfera y del suelo) con causas antropogénicas (eliminación de la cubierta vegetal).

No existe metodología para descartar el aporte de esta fuente de materia mineral, no siendo posible discriminar por caracterización química los aportes de esta fuente de los de otras fuentes de materia mineral.

De la bibliografía consultada se extraen las siguientes conclusiones:

- La aridez de los suelos en el sur peninsular favorece una elevada resuspensión de partículas crustales
- La escasa cobertura vegetal y la alta irradiación solar favorece el calentamiento del suelo y la creación de celdas de convección que producen corrientes ascendentes de aire que arrastran el material particulado depositado en el suelo

En base a la información analizada se puede concluir que la resuspensión de materia mineral por efecto del viento puede suponer una importante contribución a los niveles de fondo de material particulado de origen mineral en Jerez, con mayor afección en las áreas rurales.

c) Resuspensión de material particulado depositado en vías de circulación por efecto del tráfico rodado

Sobre las vías de circulación se puede depositar material particulado por sedimentación de las partículas atmosféricas o bien por arrastre de material hacia las vías de circulación (arrastre de suelo por lluvia, desprendimiento de material adherido a los neumáticos de vehículos, pérdida de material de vehículos de carga, etc.). Aunque no todo el material depositado sobre las vías de circulación es de naturaleza mineral, la materia crustal sí supone su principal constituyente, y por tanto las emisiones derivadas de la resuspensión será principalmente materia mineral.

El paso de vehículos produce la disminución de tamaño del material depositado sobre la calzada y la resuspensión de partículas.

El factor de emisión de la Agencia de Protección Ambiental de E.E.U.U. (EPA AP42 Paved roads) depende principalmente de la carga de partículas de tamaño inferior a 75 μm (PM_{75}) por unidad de superficie de calzada, existiendo una gran viabilidad de este parámetro.

No se ha acometido la modelización de estas emisiones debido a la ausencia de información sobre carga de PM_{75} en las calzadas. Estimaciones basadas en el valor por defecto y un valor intermedio entre el valor por defecto y el peor caso considerado por AP42

sitúan las emisiones por esta causa en el rango situado entre 1 y 4 veces las emisiones debidas a los tubos de escape de vehículos y desgaste de frenos y neumáticos, por lo que se considera como una contribución significativa a los niveles de inmisión de partículas.

d) Suspensión de material mineral por tráfico en vías sin asfaltar

El tráfico de vehículos por vías sin asfaltar supone una importante fuente de emisión de partículas gruesas, con una influencia centrada principalmente en el entorno del camino. No obstante, aproximadamente el 30% de las emisiones asociadas a paso de vehículos por caminos sin asfaltar son PM_{10} . Por tanto, la red de caminos sin asfaltar puede contribuir a los niveles de concentración de PM_{10} , en concreto como un aporte más a la fracción mineral.

e) Actividades extractivas

Las actividades extractivas suponen una importante fuente de emisión con incidencia directa significativa en el entorno de las canteras, con contribuciones a la media anual superiores a $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ tan solo en algunas zonas muy localizadas próximas a dichas actividades extractivas. En pequeñas pedanías (Las Pachecas, Lomopardo) pueden alcanzarse contribuciones moderadas del orden de $1 - 2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a los niveles de inmisión medios anuales, disminuyendo esta contribución hasta niveles en el rango $0,4 - 1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en el casco urbano de Jerez de la Frontera.

Adicionalmente a la incidencia directa, la persistencia de partículas en la atmósfera y posterior transporte puede dar lugar a niveles algo superiores a los resultados del modelo en las zonas colindantes a las áreas de influencia de las canteras.

f) Obras de construcción / Fabricación de materiales de construcción

Los materiales de construcción están formados principalmente por material mineral, por lo que las obras de construcción constituyen fuentes locales de emisión de partículas crustales de origen antrópico, tanto por emisiones fugitivas derivadas del trasiego de materiales pulverulentos como por aporte de materia mineral a las vías de circulación, favoreciendo así la resuspensión por el tránsito de vehículos. De igual forma las instalaciones industriales de producción de materiales de construcción pueden emitir partículas minerales, tanto por focos canalizados como emisiones no canalizadas.

7.3.2 TRANSPORTE REGIONAL

La carga de material particulado procedente de otras zonas contribuye de manera muy significativa a los niveles de inmisión en Jerez de la Frontera, pudiendo destacar:

- Transporte de materia mineral desde el norte de África
- Transporte de materia mineral desde zonas rurales del entorno
- Transporte de masas de aire envejecidas caracterizadas por su contenido en compuestos inorgánicos secundarios
- Transporte de aire cargado en aerosol marino procedente de la franja costera

Los efectos del transporte de materia mineral desde largas distancias o entornos cercanos han sido ya comentados en el apartado anterior.

El transporte de masas de aire envejecidas con alto contenido en compuestos inorgánicos secundarios (del orden de $7 - 9 \mu\text{g}/\text{m}^3$) supone otra de las principales contribuciones a los niveles de PM_{10} en Jerez, procediendo estos compuestos inorgánicos secundarios de precursores gaseosos emitidos tanto localmente como fuera del ámbito del Plan.

7.3.3 TRÁFICO RODADO

La estimación objetiva de la composición química del material particulado PM_{10} en Jerez (Apartado 5.4) estima una contribución de la materia carbonosa a la media anual de PM_{10} en el rango $5 - 7,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valor situado en la parte medio-baja del rango de estaciones de fondo urbano), siendo el tráfico rodado, la maquinaria agrícola y las combustiones en el sector industrial y el residencial/comercial/institucional las principales fuentes de emisión de materia carbonosa.

La materia carbonosa asociada al tráfico rodado tiene su origen en:

- Emisiones directas de los motores de los vehículos
- Condensación de vapores orgánicos
- Formación de partículas orgánicas secundarias por reacción fotoquímica de precursores orgánicos

Otras contribuciones del tráfico rodado a los niveles de inmisión de PM_{10} diferentes a la materia carbonosa, adicionales a la resuspensión por efecto del tráfico ya analizado son:

- Desgaste de frenos y neumáticos
- Formación de partículas inorgánicas secundarias, fundamentalmente a partir de las emisiones de NO .

- Efecto “semilla” de las partículas ultrafinas emitidas por los tubos de escape, que actúan como núcleos de condensación de los precursores gaseosos, facilitando así el incremento de los niveles de material particulado

La modelización del tráfico realizada, que incorpora las emisiones directas de tubos de escape y de desgaste de frenos y neumáticos, predice una contribución a los niveles medios anuales de PM_{10} en el rango 1 - 3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ para los “hotspots” de tráfico y en el rango 0,2 - 0,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ para emplazamientos de fondo urbano ubicados a 50 m de las vías de circulación. Estos resultados son coherentes con los resultados de caracterización química de partículas en otros estudios a nivel nacional y de Andalucía, si se tiene en cuenta:

- Que el modelo empleado es estacionario (estima la contribución para cada hora pero no acumula con los niveles correspondientes a horas preexistentes que pudieran permanecer en la atmósfera) por lo que la contribución real será superior al resultado de la modelización.
- Que de acuerdo con la literatura científica consultada, el carbono orgánico secundario (no incluido en la modelización) supone como media anual el 33% del carbono orgánico total. Los niveles de carbono orgánico secundario promedio anual se sitúan aproximadamente en 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, habiéndose identificado situaciones episódicas en el rango 4 - 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁴. Este carbono orgánico secundario contribuye a los niveles de inmisión aproximadamente en la misma cuantía que las emisiones directas de los tubos de escape ⁵, habiéndose medido niveles de 1,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de “black carbon” (característico de las emisiones directas de vehículos) en una estación de fondo urbano ⁶. En resumen, el carbono orgánico secundario puede suponer una contribución de aproximadamente la misma cuantía que las emisiones directas de los tubos de escape
- Que el modelo emplea factores de emisión calculados a partir de las especificaciones de emisiones de vehículos que se basan en ensayos a una temperatura de 51°C, por lo que el factor no incorpora las partículas formadas por condensación de vapores orgánicos a temperatura ambiente
- Que el modelo no incorpora la formación de partículas inorgánicas de origen secundario a partir de las emisiones de NO_x
- Que el modelo no contempla el efecto “semilla” de las partículas ultrafinas emitidas por el tráfico

En base a los resultados de estimación objetiva de la caracterización química, complementados con la modelización realizada y con la comparación de resultados obtenidos en otros emplazamientos en Andalucía, se estima que el tráfico rodado es una fuente que contribuye en Jerez a los niveles de concentración de PM_{10} de fondo urbano con aproximadamente 3 - 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ y con 6 - 7,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en los hotspots de tráfico, contribución que se incrementaría significativamente si consideramos adicionalmente la parte de materia cristal resuspendida de las vías de circulación por efecto del tráfico.

7.3.4 ACTIVIDADES INDUSTRIALES

La modelización predice una baja contribución de las instalaciones industriales, debiéndose la principal afección a la fabricación de productos cerámicos, con una contribución a la media anual inferior a 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ y limitada a una pequeña zona del entorno de dicha instalación. En líneas generales, los focos canalizados de las actividades industriales locales presentan una baja contribución a los niveles de concentración de PM_{10} , pudiendo derivarse una afección algo más significativa de las emisiones difusas en este tipo de actividades.

7.3.5 ACTIVIDADES AGRÍCOLAS Y SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL

La combustión de gasóleo, gases licuados del petróleo y gas natural en instalaciones domésticas, comerciales o institucionales suponen una importante fuente local antropogénica de PM_{10} , detrás del tráfico rodado y del mismo orden que el conjunto de instalaciones industriales, de acuerdo con el inventario de emisiones que se resume en el Capítulo 6.

La combustión de gasóleo, gases licuados del petróleo y gas natural en el sector residencial/comercial/institucional, así como la combustión de gasóleo y fuelóleo en pequeñas actividades industriales supone la emisión de PM_{10} y de precursores gaseosos de formación de partículas secundarias. El perfil químico de estas partículas es semejante al de instalaciones de combustión industriales que empleen el mismo combustible, de acuerdo con US EPA AP42, Fifth Edition Compilation of Air Pollutant Emission Factors (United States Environmental Protection Agency).

⁴ (Local and regional Secondary Organic Aerosol: Insights from a year of semi-continuous carbon measurements at Pittsburg Aerosol Science and Technology, Polidori et al, 2006)

⁵ (Secondary Organic Aerosol formation in the presence of diesel soot exhaust, Lee et al, Department of Environmental Sciences and Engineering of the University of North Carolina)

⁶ (Influence of sea breeze and road traffic emissions on the relationship between particle number, black carbon, PM_{10} , $PM_{2.5}$ y PM_{125-10} concentrations in a coastal city Atmospheric Environment, Sergio Rodriguez et al, 2008)

Es decir, la contribución del sector agrícola y del sector residencial/comercial/institucional se considera una aportación a los niveles de PM_{10} a tener en consideración en Jerez tanto por su contribución directa como por la emisión de precursores gaseosos para la formación de partículas secundarias y por el efecto “semilla” (ya comentado para el tráfico) derivado de la condensación de gases y procesos de coagulación sobre las partículas ultrafinas emitidas en este tipo de combustiones.

7.3.6 AEROSOL MARINO

En base a la estimación objetiva de la caracterización química realizada en el Apartado 5.4, se estima que en Jerez de la Frontera se produce una alta contribución del aerosol marino a la media anual de PM_{10} con niveles medios anuales del orden de 3 - 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Por tanto, esta fuente natural puede contribuir a la superación del valor límite anual y ser responsable en ocasiones de la superación del valor límite diario.

7.3.7 VALORACIÓN DE RESULTADOS

En líneas generales cabe destacar la gran contribución de la fracción crustal, muy superior a otros emplazamientos urbanos de España. La materia mineral es con diferencia el principal aporte a los niveles de PM_{10} , siendo las condiciones climáticas junto con las actividades extractivas, la resuspensión de polvo por efecto del tráfico, el transporte de aire sahariano, las obras de construcción y demolición, la resuspensión de polvo por efecto del viento, las actividades agrícolas y determinadas actividades industriales las principales causas de este elevado aporte.

Otra contribución con un gran peso específico en Jerez de la Frontera es el transporte regional de masas de aire envejecidas cargadas en compuestos inorgánicos secundarios.

En cuanto a fuentes antropogénicas locales, la principal fuente inventariada es el tráfico rodado, fuente cuya contribución a los niveles de inmisión es moderada, con una contribución similar a otras ciudades con población comprendida en el rango 150.000-250.000 habitantes.

A continuación, la siguiente fuente local inventariada es el sector residencial/comercial/institucional, con emisiones asociadas a la combustión de gasóleo, gases licuados del petróleo y gas natural en calderas y calentadores, y partículas con un perfil químico similar al de instalaciones industriales de combustión.

7.4 POSIBLES MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

A priori y antes de entrar en el análisis de las medidas de mejora, que se realiza en el Capítulo 8, se han identificado algunas áreas en las que se podrían plantear medidas para la mejora de la calidad del aire:

- Prevención
- Tráfico y Movilidad
- Sector residencial/comercial/institucional
- Actividades industriales y extractivas
- Sensibilización
- Otras

7.4.1 PREVENCIÓN

Medidas orientadas a fijar Criterios Ambientales a aplicar en la aprobación de planes de ordenación urbanística, en instalaciones de manipulación de materiales pulverulentos, en la ejecución de obras públicas, en la construcción de edificios, para la minimización de la resuspensión de partículas debida al tráfico, etc.

Organismos implicados: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Consejería de Fomento y Vivienda, Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, Ayuntamiento, Empresa Municipal de Transportes, Consorcio de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz.

7.4.2 TRÁFICO RODADO Y MOVILIDAD

7.4.2.1 Tráfico rodado

- Medidas destinadas al fomento del transporte público: carril BUS, aparcamientos disuasorios, mejora del servicio de transporte público, etc.
- Medidas destinadas a la regulación del tráfico: limitación y control de la velocidad, etc.
- Medidas destinadas a los vehículos: renovación de la flota de vehículos de los servicios municipales, fomento del empleo de combustibles respetuosos con el medio ambiente, sistemas de tratamiento de los gases de escape, etc.

- Otras medidas: planes de movilidad, fomento del uso de la bicicleta, o del uso compartido del vehículo, etc.

Organismos implicados: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Consejería de Fomento y Vivienda, Ayuntamiento, Diputación, Empresa Municipal de Transportes, Consorcio de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz.

7.4.2.2 Aeropuerto

- Suministro eléctrico a los aviones, renovación de los vehículos que operan internamente, etc.

Organismos implicados: AENA, Ayuntamientos, compañías aéreas.

7.4.3 SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL

- Potenciar el empleo de energía solar térmica en instalaciones de agua caliente sanitaria.
- Fomentar el cambio de combustibles en calderas del sector institucional/comercial por combustibles gaseosos.
- Mejorar la calidad de la edificación en cuanto a aislamientos térmicos, con objeto de lograr disminuir la demanda energética

Organismos implicados: Agencia Andaluza de la Energía, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Consejería de Fomento y Vivienda, Ayuntamiento, Diputación.

7.4.4 ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y EXTRACTIVAS

- Control de focos canalizados e implementación de medidas correctoras, en su caso
- Control de focos no canalizados e implementación de medidas correctoras, en su caso

Organismos implicados: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

7.4.5 SENSIBILIZACIÓN

- Cursos y seminarios relacionados con la Estrategia de Calidad del Aire, las buenas prácticas ambientales, movilidad en los centros de trabajo, conducción eficiente, etc.

7.4.6 OTRAS MEDIDAS

- Realización de baldeos y medidas de control de obras de construcción y demolición para limitar el aporte de materia mineral a las vías de circulación

Organismos implicados: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Ayuntamiento, Servicios de Limpieza Municipal.

7.5 OBJETIVOS CUANTIFICADOS DE REDUCCIÓN DE NIVELES DE CONTAMINACIÓN PARA CUMPLIR LA LEGISLACIÓN VIGENTE

El objetivo de este apartado es el establecimiento de unos niveles de reducción de emisiones que impliquen una mejora en los niveles de calidad del aire, de forma que queden por debajo de los valores límites establecidos.

La determinación de este porcentaje es una labor extremadamente compleja. Los niveles de calidad del aire obtenidos en una determinada zona no sólo dependen de las emisiones a las que se encuentra sometida, sino también de su orografía y, sobre todo, de la meteorología reinante, con frecuentes variaciones entre los diferentes años estudiados.

Por tanto, los niveles de calidad del aire finales obtenidos pueden variar al alza o la baja, independientemente de lo que lo hagan las emisiones, en función de la meteorología.

Sin perjuicio del análisis realizado en el apartado de análisis estadístico de contribución de fuentes mediante modelo de receptor, donde se ponía de manifiesto la relación entre emisión e inmisión en función del sector de actividad analizado, se realiza un cálculo estimativo de la correspondencia entre ambos factores, asumiendo, en primera instancia, una relación lineal. Así, descontando el valor de fondo existente, se estima el porcentaje de exceso de los niveles de calidad del aire con respecto a los valores que se desea alcanzar. Se considera que ese porcentaje es el mismo en el que los niveles de emisión deben reducirse. Este planteamiento se muestra gráficamente en la siguiente figura.

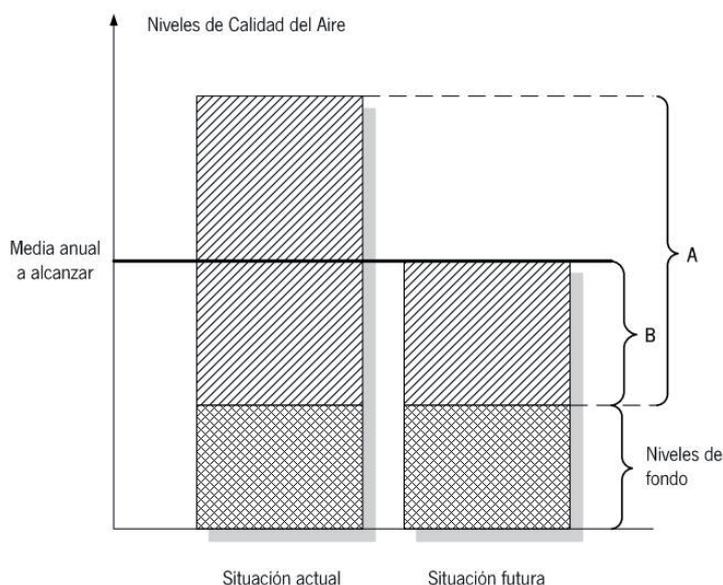


Figura 7.5 Esquema de la reducción de los niveles de calidad del aire

Del total registrado en cada ubicación, un determinado porcentaje pertenece a la concentración de niveles de fondo. Este valor puede obtenerse de las estaciones de fondo rural o de las pertenecientes a la red EMEP (European Monitoring and Evaluation Programme).

El resto de los valores obtenidos se debe a la contribución antropogénica. Es esta parte la que puede reducirse de forma directa mediante una disminución de las emisiones (que a largo plazo conseguirían también una reducción de la parte de fondo). El porcentaje de reducción se calcula de forma que la fracción de la concentración de contaminantes por encima de los niveles de fondo (marcada con A en la figura) pase a un valor tal en una situación futura (marcada con B en la figura) que la contribución total quede por debajo de las referencias legales. Por tanto, el cálculo a realizar es:

$$r (\% \text{ de reducción}) = \frac{A - B}{A} \cdot 100$$

Se realiza el cálculo a partir de los valores medios anuales, estimándose que otros estadísticos de menor tiempo de integración (horarios o diarios) reflejarían la misma reducción.

Es frecuente comprobar cómo la mayoría de las estaciones sobrepasan con más facilidad el valor límite diario que el valor límite anual. Establecer objetivos de reducción sobre el valor límite diario es más complejo si cabe que sobre el valor medio anual, ya que se trata de un cómputo del número de días en los que ha habido una superación. No obstante, es posible obtener una relación entre el número de superaciones diarias y el valor medio anual para cada estación y año, y trabajar siempre con los valores medios anuales tras realizar la conversión.

En este sentido, se establecería una media anual por debajo del valor límite de 40 µg/m3 que garantizara, al nivel de confianza que establezca la regresión hallada, que el número de superaciones diarias no superara el valor límite. Se muestra en la figura siguiente el esquema planteado.

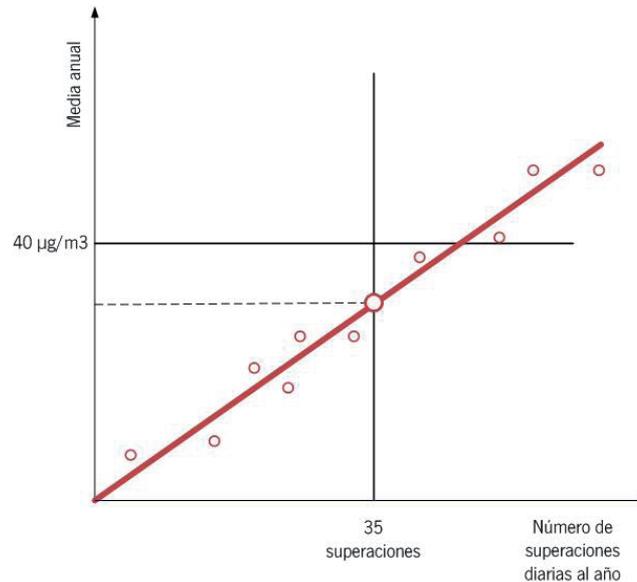


Figura 7.6 Relación entre el número de superaciones diarias y la media anual de PM_{10} .

A partir de los análisis de regresión realizados con las estaciones de la Red de Vigilancia en Andalucía, en función del tipo de estación, el valor medio anual considerado de seguridad para evitar superaciones diarias se sitúa en $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$, por lo que el objetivo de reducción se fija en esa cantidad, y no en los $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ que establece la legislación.

Pero el punto de máxima concentración de contaminantes no tiene por qué coincidir con el punto en el que se sitúa la estación de la Red de Vigilancia. Para determinarlo, se realiza el siguiente planteamiento. Se considera que la contribución de todos los factores, a excepción del tráfico, es similar en todos los puntos de los entornos urbanos analizados, por lo que se considera incluida en los valores registrados en la estación de la Red de Vigilancia. Esta hipótesis es razonable al analizar la distancia relativa a las fuentes de emisión industriales y, con más motivo, la contribución regional que pudiera existir en cada zona. La posición relativa de cada punto con respecto al tráfico, sí determina unos niveles de inmisión diferentes, que pueden evaluarse a partir del modelo de dispersión realizado para el estudio de este sector en cada zona.

Las estaciones de la Red de Vigilancia sí son representativas de los niveles de fondo (urbano y suburbano) de la zona en las que se ubican. Por tanto, la cuantificación de la máxima concentración de contaminantes se realiza para dos escenarios: en el valor registrado en la estación de la Red de Vigilancia (representativo del fondo de la zona de estudio), y en el punto de máxima concentración de tráfico (hot spot).

El valor del hot spot se calcula sumando al valor de la estación el diferencial existente entre dicha estación y el punto de máxima concentración obtenido en el modelo de tráfico que se ha realizado específicamente para la zona de estudio. En el modelo desarrollado, se obtiene exclusivamente la contribución del tráfico a los niveles de PM_{10} , por lo que permite determinar la influencia que la posición relativa de cada punto del espacio tiene al analizar los niveles de PM_{10} registrados debido al tráfico.

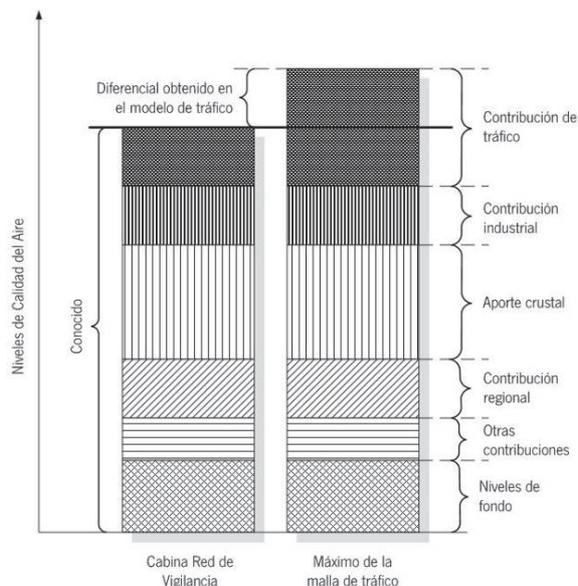


Figura 7.7 Selección del máximo valor de concentración alcanzado.

A la hora de seleccionar la estación de la Red de Vigilancia que se utilizará como referencia, se considera la estación que haya registrado los valores más elevados en el año 2009, ya que las medidas de mejora de la calidad del aire realizadas con anterioridad, ya se encuentran contabilizadas en los niveles obtenidos en ese año y no serán tenidas en cuenta de nuevo al contabilizar la mejora a conseguir.

Para el caso de la zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera, el cálculo del porcentaje de reducción de las emisiones de PM₁₀ se detalla a continuación.

Tabla 7.4 Porcentaje de reducción de las emisiones de PM₁₀ en la zona del núcleo urbano de Jerez de la Frontera.

PORCENTAJE DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE PM ₁₀		
Escenario	Fondo	Hot Spot
Punto	Cartuja	Avda. Nuestra Señora de la Paz
Valor medio anual (µg/m³)	32	35
Valor máximo a alcanzar (µg/m³)	32	32
Estación de fondo utilizada	Barcarrota	Barcarrota
Valor de la concentración de fondo (µg/m³)	14	14
Valor atribuible al aporte antropogénico en la situación actual (A)	18	21
Valor atribuible al aporte antropogénico en la situación futura (B)	18	18
Objetivo de reducción (r)	0,0%	14,3%
Objetivo de reducción (µg/m3)	0	3

7.6 ANÁLISIS DEL EFECTO FIN DE SEMANA COMO REFERENCIA DE LA EFECTIVIDAD DE LAS MEDIDAS PLANTEADAS

Al ser el tráfico el principal responsable de las emisiones de partículas, es posible estimar la eficacia de las medidas propuestas para la reducción del tráfico en los niveles de contaminación mediante el estudio del efecto fin de semana.

En efecto, los niveles de tráfico siguen las pautas de comportamiento humano. Durante los fines de semana, se produce una reducción importante del volumen de vehículos que circulan. Comparando los niveles medios de calidad del aire durante los días laborables con los niveles que se obtienen durante el fin de semana, puede comprobarse cómo la reducción de las emisiones trae como consecuencia directa una reducción de los niveles de contaminantes.

Hay que hacer dos consideraciones previas a este razonamiento. La primera es que, si bien algunos sectores no deben estar influenciados por el efecto fin de semana, ya que sus emisiones no dependen de la condición de laborable o no del día en cuestión, probablemente, otros sectores como el sector comercial, institucional y pequeñas actividades industriales, también reduzcan sus emisiones en los días festivos, por lo que la reducción total no puede atribuirse en su totalidad al sector tráfico. No obstante, debido a que es el sector más importante en entornos urbanos, unido a las características del emplazamiento donde tienen lugar sus emisiones (de forma global en la totalidad de la zona urbana), en comparación con las de otros sectores (puntualmente en ubicaciones dispersas con respecto a la zona urbana), la consideración de que la reducción encontrada sea atribuible mayoritariamente al tráfico debe considerarse como correcta.

La segunda consideración es que al reducir el tráfico los contaminantes primarios (directamente emitidos por las fuentes de emisión) van a verse reducidos, pero no ocurre lo mismo con un contaminante secundario, como es el caso del ozono. El efecto fin de semana en el caso del ozono es un fenómeno conocido mayoritariamente en áreas urbanas y suburbanas. Este fenómeno hace referencia al comportamiento semanal que muestran las concentraciones de ozono superficial en atmósferas urbanas, en las cuales una reducción durante el fin de semana de los niveles de sus precursores, óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles, lleva asociado un incremento de las concentraciones de ozono.

No obstante, en función de los escenarios meteorológicos y de los niveles de reducción de las emisiones de precursores, se puede producir o no el denominado efecto fin de semana en el ozono. Puede haber una reducción de los NO_x y COVs, pero esta reducción puede que no sea suficiente para reducir el ozono o bien que haya otros factores de mayor intensidad que intervengan y eliminen la posible reducción del ozono.

En este sentido, debe evaluarse cómo influyen las medidas que conducen a la reducción de partículas en un potencial aumento de las concentraciones de ozono troposféricos en la zona de estudio.

Se muestra en este apartado la variación encontrada en los diferentes contaminantes a partir del análisis de los datos de las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire ubicadas en la zona de Jerez de la Frontera. En concreto, se analiza la existencia del efecto fin de semana en PM₁₀, NO, NO₂, CO y O₃.

Aunque no en todas las estaciones y en todos los años se dispone de información, se han utilizado los valores registrados en las estaciones desde el año 2003 hasta el 2008.

Se presenta en la siguiente tabla los valores medios y el percentil 90 de las concentraciones de PM₁₀ encontradas en las distintas estaciones de Jerez de la Frontera durante los días laborables y no laborables, mostrándose la diferencia entre ambas series (no laborable – laborable).

Tabla 7.5 Percentil 90 y valores medios de las concentraciones de PM₁₀ (µg/m³) en las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Jerez de la Frontera. Datos promedios 2003-2008

PERCENTIL 90 Y VALORES MEDIOS DE PM ₁₀ EN JEREZ DE LA FRONTERA (2003-2008)						
ESTACIÓN	P90			MEDIA		
	LABORABLE	NO LABORABLE	DIFERENCIA	LABORABLE	NO LABORABLE	DIFERENCIA
Cartuja	116,7	104,9	-11,8	43,9	40,0	-3,8
Jerez-Chapín	94,8	81,3	-13,5	37,4	32,8	-4,6

Como se ha comentado en el Capítulo 3, Normativa Aplicable, existen dos valores legales de aplicación para las partículas. Uno de ellos es el valor límite diario, donde quedan limitados el número de días en los que la media diaria sea superior a 50 µg/m³. Este análisis se realiza a través del estudio de un determinado percentil. Por otro lado, aparece un valor límite como promedio anual que no puede sobrepasar el valor de 40 µg/m³. Este estudio se realiza con el valor medio mostrado en la tabla anterior.

Es necesario recordar que los niveles comparables con la legislación son los que se derivan del método gravimétrico, es decir, corrigiendo los valores anteriores por los factores correspondientes, que pueden variar cada año. No obstante, a título indicativo, el análisis de la serie que origina el sensor de la estación permite determinar la evolución que ha tenido lugar en la zona de estudio.

Como se observa, la reducción de tráfico que tiene lugar durante los fines de semana, provoca que el valor del Percentil 90 de PM₁₀ que se registra en las estaciones disminuya entre 12 y 14 µg/m³ en función de la estación. La media anual, disminuye por su parte entre 4 y 5 µg/m³. Esto puede suponer una reducción de hasta el 12% de los niveles registrados.

Es decir, las medidas contempladas en este Plan de Calidad, que tienen entre sus objetivos la reducción de los niveles de tráfico, deben tener un efecto en los niveles de calidad del aire en el mismo sentido que el efecto que el fin de semana provoca, ya que en ambos casos se reduce las emisiones del tráfico.

Se realiza el mismo ejercicio con los valores de ozono, para determinar si se produce el efecto fin de semana en este contaminante.

Tabla 7.6 Percentil 90 y valores medios de las concentraciones de O₃ (µg/m³) en las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Jerez de la Frontera. Datos promedios 2003-2008

PERCENTIL 90 Y VALORES MEDIOS DE O ₃ EN JEREZ DE LA FRONTERA (2003-2008)						
ESTACIÓN	P90			MEDIA		
	LABORABLE	NO LABORABLE	DIFERENCIA	LABORABLE	NO LABORABLE	DIFERENCIA
Cartuja	125,5	120,3	-5,2	62,1	65,6	3,5
Jerez	98,3	98,7	0,4	48,6	54,4	5,8
Jerez-Chapín	126,5	123,0	-3,6	62,7	67,0	4,3

En el caso del ozono, el Percentil 90 puede asociarse con las superaciones del umbral de información a la población como media horaria. Los niveles no muestran prácticamente variación (antigua estación Jerez), o bien muestran un descenso de hasta 5 µg/m³ (resto de estaciones analizadas). Para el caso de la media de ozono, los niveles experimentan un aumento de hasta 6 µg/m³. Se observa cómo el aumento es superior en las estaciones que tienen un menor valor medio en los días laborables, tónica habitual en los estudios realizados en el resto de zonas de Andalucía.

Este mismo estudio puede realizarse para el resto de los contaminantes indicados, obteniéndose como resumen lo indicado en la tabla siguiente. En todos los caso, el estadístico Percentil 90 persigue la evolución de los valores límite establecidos con carácter horario o diario, mientras que la media tiene como objetivo analizar el cumplimiento de los valores medios anuales.

Tabla 7.7 Resumen del Percentil 90 y valores medios de las concentraciones de O₃, NO, NO₂, CO y PM₁₀ (µg/m³) en las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Jerez de la Frontera. Datos promedios 2003-2008

PERCENTIL 90 Y VALORES MEDIOS DE PM ₁₀ , O ₃ , NO, NO ₂ y CO (µg/m ³) EN JEREZ DE LA FORNTERA (2003-2008)					
DIFERENCIA NO LABORABLE-LABORABLE					
ESTADÍSTICO	PM ₁₀	O ₃	NO	NO ₂	CO
P90	De -14 a -12	De -5 a 0	De -36 a -16	De -16 a -12	De -121 a +77
Media	De -5 a -4	De +4 a +6	De -5 a -2	De -5 a -3	De -20 a -7

Los niveles máximos de NO llegan a reducirse hasta en 36 µg/m³, mientras que la reducción en los máximos de CO alcanza los 121 µg/m³. En valores medios, las reducciones alcanzan los 5 µg/m³ en el caso del NO y los 20 µg/m³ en el caso del CO.

Por tanto, se observa cómo la reducción de las emisiones del tráfico se traduce en una reducción efectiva de los niveles de todos los contaminantes primarios, sin que ello suponga un aumento significativo de los niveles de ozono. Este aumento sólo tiene lugar en estaciones de tráfico donde los niveles de partida de ozono son bajos y suficientemente alejados de los valores legales aplicables.

8. ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS DE MEJORA

En el presente capítulo se recogen las diferentes regulaciones, políticas y planes existentes y programados a corto plazo en el ámbito de cada Plan, además del internacional, nacional y autonómico. El objetivo que se persigue en el presente capítulo es analizar las medidas que incorporan las distintas políticas mencionadas anteriormente con el fin de complementar las medidas en marcha con las del Plan de Actuación que se presenta en el Capítulo 9.

8.1 REGULACIONES, POLÍTICAS Y PLANES EXISTENTES EN EL ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN, CON POTENCIAL INCIDENCIA EN SU DESARROLLO

En este apartado se identifica tanto normativa como instrumentos de planificación de los que deriven medidas concretas y medidas genéricas o criterios, que pudieran orientar hacia la adopción de medidas correctoras sobre los niveles de concentración de PM₁₀ en el ámbito del Plan. Destacar asimismo que la normativa e instrumentos de planificación analizados pueden tener efectos indirectos sobre los niveles de concentración de partículas en el aire ambiente al contribuir a limitar las emisiones de precursores de la formación de partículas secundarias.

En el caso de la normativa, se incluye tanto normativa vigente como normativa que actualmente no se encuentra en vigor de la que puedan haber derivado medidas correctoras implantadas con anterioridad al 11 de junio de 2008.

Por lo que respecta a normativa comunitaria, se incluye tan solo aquella que no precise de trasposición al ordenamiento jurídico nacional o aquella que aún no haya sido traspuesta. La normativa comunitaria traspuesta no se incorpora como tal, sino que se incluye la correspondiente legislación nacional.

8.1.1 NIVEL INTERNACIONAL

A continuación se recoge la normativa comunitaria con posible incidencia sobre la mejora de la calidad del aire:

- Directivas europeas para la reducción de emisiones de turismos y vehículos ligeros para el transporte de mercancías
 - Directiva 70/220/CE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros referentes a las medidas contra la contaminación atmosférica provocada por los gases de escape provenientes de los motores de los vehículos de motor
Esta Directiva ha sido modificada sucesivamente con el fin de introducir niveles de emisión más exigentes a los nuevos vehículos, mediante los denominados programas EURO de reducción de emisiones. Las modificaciones más significativas son:
 - Programa EURO 1: Directiva 91/441/CE y Directiva 93/59/CE
 - Programa EURO 2: Directiva 94/12/CE y Directiva 96/69/CE
 - Programa EURO 3 (2000) y EURO 4 (2005): Directiva 98/69/CE y Directiva 2002/80/CE
 - Programa EURO 5 (2008) y EURO 6: (2014): Reglamento (CE) N° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos
- Directivas europeas para la reducción de emisiones de vehículos pesados
 - Directiva 88/77/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros referentes a las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y de partículas contaminantes procedentes de motores destinados a la propulsión de vehículos
Dicha Directiva afecta a todo tipo de vehículo a motor con un peso superior a 3.500 kg, equipado con motores de compresión o de combustión de gas natural o LPG. Esta Directiva ha sido modificada sucesivamente con el fin de introducir niveles de emisión más exigentes a los nuevos vehículos. Las modificaciones más significativas son:
 - Programas EURO I (1992) y II (1996): Directiva 91/542/CE
 - Programas EURO III (2000): Directiva 99/96/CE
 - Programas EURO IV (2005) y V (2008): Directiva 2005/55/CE
 - Reglamento 595/2009, de 18/06/2009, Relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE
- Directivas europeas para la reducción de emisiones de motocicletas y ciclomotores

- Directiva 97/24/CE, relativa a determinados elementos o características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas
- Las Directivas 2002/51/CE y 2006/72/CE modifican a la anterior exigiendo niveles de emisión más restrictivos
- Directivas europeas sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en máquinas móviles no de carretera
 - Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de Diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera
 - Directiva 2002/88/CE que modifica la Directiva 97/68/CE
 - Directiva 2004/26/CE que modifica la Directiva 97/68/CE
- Directivas europeas para la reducción de emisiones industriales: no se incluyen en este epígrafe por haber sido incorporadas al ordenamiento jurídico español
- Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa

8.1.2 NIVEL ESTATAL

La normativa, tanto la actualmente en vigor como aquella derogada que haya podido contribuir a la implantación de medidas correctoras en el pasado, y las Estrategias, Guías y Planes analizados a nivel nacional y con posible incidencia sobre la mejora de la calidad del aire, han sido las siguientes:

- Normativa de limitación de emisiones de actividades industriales
 - Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico
 - Real Decreto 547/1979, de 20 de febrero, sobre modificación del Anexo IV del Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972
 - Real Decreto 646/1991, de 22 de abril, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión
 - Real Decreto 1800/1995, de 3 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 646/1991, de 22 de abril, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan las condiciones para el control de los límites de emisión de SO₂ en la actividad de refino de petróleo
 - Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, por el que se establecen nuevas normas sobre la limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan ciertas condiciones para el control de las emisiones a la atmósfera de las refinerías de petróleo
 - Real Decreto 1088/1992, de 11 de septiembre, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de instalaciones de residuos municipales
 - Real Decreto 1217/1997, de 18 de julio, sobre incineración de residuos peligrosos y modificación del Real Decreto 1088/1992, de 11 de septiembre, relativo a las instalaciones de incineración de residuos municipales
 - Real Decreto 653/2003, de 30 de mayo, sobre incineración de residuos
 - Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades
- Normativa de limitación de emisiones en otras actividades
 - Decreto 2414/1961, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas
 - Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles resultantes del almacenamiento y distribución de gasolinas desde las terminales a las estaciones de servicio
 - Real Decreto 1437/2002, de 27 de diciembre, por el que se adecuan las cisternas de gasolina al Real Decreto 2102/1996 sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles
 - Real Decreto 227/2006, de 24 de febrero, por el que se complementa el régimen jurídico sobre la limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles en determinadas pinturas y barnices y en productos de renovación del acabado de vehículos
 - Real Decreto 1751/1998, de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (RITE) y sus Instrucciones Técnicas Complementarias (ITC)
 - Real Decreto 1218/2002, de 22 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1751/1998

- Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios (RITE)
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación
- Real Decreto 2482/1986, de 25 de septiembre, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos y fuelóleos en concordancia con las de la CEE
- Real Decreto 1485/1987, de 4 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 2482/1986
- Real Decreto 398/1996, de 1 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1485/1987, de 4 de diciembre, que fija las especificaciones de gasóleos en concordancia con las de la UE y se especifican las gasolinas sin plomo
- Real Decreto 1728/1999, de 12 de noviembre, por el que se fijan las especificaciones de gasóleos de automoción y gasolinas
- Real Decreto 287/2001, de 16 de marzo, por el que se reduce el contenido en azufre de determinados combustibles líquidos
- Real Decreto 1700/2003, de 15 de diciembre, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y el uso de biocarburantes
- Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes
- Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006 en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo
- Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo
- Normativa de evaluación de impacto ambiental
 - Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental
 - Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental
 - Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de evaluación de impacto ambiental
 - Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos
- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación
 - Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control integrados de la Contaminación (IPPC)
 - Real Decreto 509/2007, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para el desarrollo y ejecución de la Ley 16/2002 de Prevención y Control integrados de la Contaminación
- Normativa de prevención ambiental en actividades extractivas
 - Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras
 - Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras
- Estrategia Española de Calidad del Aire. Ministerio de Medio Ambiente, 2007
- Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia. Horizonte 2007 – 2012 – 2020. Ministerio de Medio Ambiente, 2007
- Estrategia Española de Movilidad Sostenible. Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2009
- Estrategia Española de Medio Ambiente Urbano. Ministerio de Medio Ambiente, 2007
- Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004 – 2012. Plan de Acción 2005 – 2007. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
- Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004 – 2012. Plan de Acción 2008 – 2012. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
- Plan de Energías Renovables en España 2005 – 2010. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
- Plan de Fomento de Energías Renovables 2000 – 2010. Ministerio de Industria y Energía
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005 – 2020. Ministerio de Fomento
- Plan Nacional de Reducción de Emisiones de las Grandes Instalaciones de Combustión existentes. Ministerios de Medio Ambiente y de Industria, Comercio y Turismo, 2008
- Guía de Movilidad Sostenible para la empresa responsable. Fundación Movilidad, 2009
- Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2006

- Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al Centro de Trabajo. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2006

8.1.3 NIVEL AUTONÓMICO

A nivel de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la normativa, tanto la actualmente en vigor como aquella derogada que haya podido contribuir a la implantación de medidas correctoras en el pasado, y las Estrategias, Planes y Programas analizados cuya implantación haya podido dar lugar a medidas correctoras para la mejora de la calidad del aire en lo relativo a PM₁₀ son:

- Normativa de limitación de emisiones de actividades industriales
 - Decreto 151/2006, de 25 de julio, por el que se establecen los valores límite y la metodología a aplicar en el control de las emisiones no canalizadas de partículas por las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera
- Normativa de limitación de emisiones en otras actividades
 - Orden de la Consejería de Medio Ambiente de 12 de febrero de 1998 por la que se establecen límites de emisión a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión de biomasa sólida (aplicable tanto a actividades industriales como a cualesquiera otras actividades)
- Normativa de evaluación de impacto ambiental
 - Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental
 - Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía
 - Decreto 153/1996, de 30 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Informe Ambiental
 - Decreto 297/1995, de 19 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Calificación Ambiental
- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación
 - Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental
 - Decreto 356/2003, de 3 de agosto, por el que se regula la autorización ambiental unificada, se establece el régimen de organización y funcionamiento de registro de autorizaciones de actuaciones sometidas a los instrumentos de prevención y control ambiental, de las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y de las instalaciones que emiten compuestos orgánicos volátiles, y se modifica el contenido del Anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental
- Normativa sobre contaminación lumínica
 - Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental
 - Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la protección de la calidad del cielo nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética
- Normativa sobre fiscalidad ambiental
 - Decreto 503/2004, de 13 de octubre, por el que se regulan determinados aspectos para la aplicación de los Impuestos sobre emisión de gases a la atmósfera y sobre vertidos a las aguas litorales
- Diagnóstico Ambiental de las Ciudades Andaluzas de más de 30.000 habitantes. Consejería de Medio Ambiente, 2000
- Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible. Consejería de Medio Ambiente, 2003
- Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012. Consejería de Medio Ambiente
- Plan Andaluz de Desarrollo Industrial 2008-2013. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa
- Plan Andaluz de Salud Ambiental 2008-2012. Consejerías de Salud y de Medio Ambiente
- Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética (PASENER) 2007-2013. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa
- Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) 2007-2013. Consejería de Obras Públicas y Transportes
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2006
- Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007. Consejería de Obras Públicas y Transportes
- Plan Energético de Andalucía 2003-2006. Consejería de Empleo y Desarrollo Tecnológico
- Plan Renove de Electrodomésticos de Andalucía. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, 2008
- Programa de Incentivos para el Desarrollo Energético Sostenible de Andalucía 2009-2014. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa
- Programa Prosol. Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa

8.1.4 NIVEL LOCAL

A nivel local, los planes y políticas analizados y con posible incidencia en la mejora de la calidad del aire de la zona sometida a estudio, han sido los siguientes:

Municipio de Jerez de la Frontera

- Ordenanza Municipal de Protección del Medio Ambiente. Ayuntamiento de Jerez de la Frontera. Noviembre 1998
- Ordenanza Municipal de Circulación. Ayuntamiento de Jerez de la Frontera. Mayo 2000
- Plan de Acción Agenda 21. Ayuntamiento de Jerez de la Frontera. Julio 2009
- Plan General de Ordenación Urbana. Ayuntamiento de Jerez de la Frontera. Abril 2009
- Plan de Movilidad de Jerez de la Frontera 2009
- Pacto de alcaldes 2009

8.2 MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA EXISTENTES ANTES DEL AÑO 2008

Se presentan a continuación las medidas derivadas de normativa y las incluidas en aquellas Guías, Estrategias y Planes identificados anteriormente y que entraron en vigor antes del 11 de junio 2008, fecha de entrada en vigor de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

8.2.1 NIVEL INTERNACIONAL

8.2.1.1 Medidas existentes con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

- Limitación de la emisión de partículas de turismos, vehículos ligeros y vehículos pesados establecidos en la normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de vehículos

Tabla 8.1 Emisión de partículas (g/km) de los turismos y vehículos ligeros según año de matriculación

EMISIÓN DE PARTÍCULAS (g/km) DE TURISMOS Y VEHÍCULOS LIGEROS SEGÚN AÑO DE MATRICULACIÓN						
PROGRAMA UE	TURISMOS (g/km)			VEHÍCULOS LIGEROS (g/km)		
	FECHA MATRICULACIÓN	GASOLINA	DIÉSEL	FECHA MATRICULACIÓN	GASOLINA	DIÉSEL
Pre-Euro	Antes de 1993	-	0,14	Antes de 1994	-	0,14
Euro 1	1993-1995	-	0,08	1994-1997	-	0,08
Euro 2	1996-1999	-	0,10	1998-1999	-	0,10
Euro 3	2000-2004	-	0,05	2000-2004	-	0,05

Fuente: Directivas Europeas para la regulación de emisiones de los turismos y los vehículos ligeros para transporte de mercancías

Tabla 8.2 Emisión de partículas (g/kWh) de vehículos pesados según año de matriculación

EMISIÓN DE PARTÍCULAS (g/kWh) DE VEHÍCULOS PESADOS SEGÚN AÑO DE MATRICULACIÓN		
PROGRAMA UE	FECHA MATRICULACIÓN	LÍMITE
Pre-Euro	Antes del 1993	-
Euro I	1993-1995	-
Euro II	1996-1999	-
Euro III	2000-2004	0,15

Fuente: Directivas Europeas

- Limitación de emisión de partículas en motores que se instalan en máquinas móviles no de carretera

El ámbito de aplicación de la Directiva 97/68/CE (Directiva madre en este aspecto) especifica que la maquinaria incluida en el mismo es, sin carácter excluyente:

- Maquinaria de construcción, como cargadoras sobre neumáticos, bulldozers, tractores oruga, cargadoras sobre orugas, cargadoras tipo camión, camiones todoterreno, excavadoras hidráulicas, etc.
- Maquinaria agrícola y cultivadores rotativos, vehículos agrícolas autopropulsados (excepto los tractores regulados por su propia Directiva)
- Maquinaria forestal
- Maquinaria de manipulación de materiales, carretillas elevadoras
- Maquinaria de mantenimiento de carreteras (motoniveladoras, compactadoras, asfaltadoras), máquinas quitanieves

- Equipos auxiliares de tierra en los aeropuertos, plataformas de trabajo aéreas
- Grúas móviles, sondas de perforación industriales, compresores, etc.

Se excluye de forma explícita del ámbito de aplicación a los barcos, locomotoras de ferrocarril, aeronaves y equipos generadores.

Se establecen valores límite de emisión de partículas (g/kWh) a los motores en función de la potencia de los mismos. Se ha previsto aplicar de manera escalonada los requisitos, ya que, según la Directiva, parece más fácil conseguir una reducción considerable de emisiones en el caso de los motores potentes, razón por la cual, para las dos fases previstas en la Directiva, se comienzan a aplicar los requisitos por las potencias mayores. Por la misma razón, el valor límite permitido disminuye al aumentar la potencia del motor.

8.2.1.2 Medidas existentes posteriores a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

- Limitación de la emisión de partículas de turismos, vehículos ligeros y vehículos pesados establecidos en la normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de vehículos

Tabla 8.3 Emisión de partículas (g/km) de los turismos y vehículos ligeros según año de matriculación

EMISIÓN DE PARTÍCULAS (g/km) DE TURISMOS Y VEHÍCULOS LIGEROS SEGÚN AÑO DE MATRICULACIÓN						
PROGRAMA UE	TURISMOS (g/km)			VEHÍCULOS LIGEROS (g/km)		
	FECHA MATRICULACIÓN	GASOLINA	DIÉSEL	FECHA MATRICULACIÓN	GASOLINA	DIÉSEL
Euro 4	2005-2008	-	0,025	2005-2009 ⁽¹⁾	-	0,025

Fuente: Directivas Europeas para la regulación de emisiones de los turismos y los vehículos ligeros para transporte de mercancías

⁽¹⁾ Para vehículos ligeros de categoría N1-I (≤1305 kg). En el caso de los vehículos ligeros N1-II (1.305-1760 kg) y N1-III (1.760-3.500 kg) el periodo de matriculación se corresponde con 2006-2009. No obstante, para el análisis del parque de vehículos que se realizará en el presente estudio se considerará únicamente el periodo de años presentado en la tabla.

Tabla 8.4 Emisión de partículas (g/kWh) de vehículos pesados según año de matriculación

EMISIÓN DE PARTÍCULAS (g/kWh) DE VEHÍCULOS PESADOS SEGÚN AÑO DE MATRICULACIÓN		
PROGRAMA UE	FECHA MATRICULACIÓN	LÍMITE
Euro IV	2005-2008	0,8

Fuente: Directivas Europeas

El Reglamento (CE) N° 715/2007 por el que se establecen los programas Euro V y Euro VI entró en vigor con anterioridad a junio de 2008, pero sus prescripciones aplican a vehículos a comercializar a partir de 2009 (Euro V) y a partir de 2014 (Euro VI).

- Limitación de emisión de partículas en motores que se instalan en máquinas móviles no de carretera

La Directiva 2004/26/CE modifica sensiblemente lo dispuesto en la Directiva madre. Uno de los principales cambios afecta al ámbito de aplicación, ya que se incluyen en éste los buques destinados a la navegación por aguas interiores y las locomotoras de ferrocarril, debido a lo cual se establecen valores límite de emisión para ambas categorías, al igual que los anteriores, en función de la potencia.

Para la siguiente fase se mantienen los valores límite para todas las potencias excepto para el rango más bajo, ya que había tenido límites más permisivos que los demás. Para la última fase se unifican los valores de emisión límites para todas las potencias en 0,025 g/kWh, un valor bastante bajo teniendo en cuenta que el valor más restrictivo de la fase anterior es de 0,2 g/kWh.

8.2.2 NIVEL ESTATAL

8.2.2.1 Medidas existentes con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

El sector industrial ha concentrado los principales objetivos de la política ambiental estatal con regulaciones específicas orientadas a disminuir los impactos ambientales de estas instalaciones.

- Limitación de la emisión de partículas en actividades industriales.

El Decreto 2414/1961, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas, aplicable tanto a actividades calificadas como molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, como a

actividades industriales como talleres, construcción, servicios, etc., califica como actividades molestas a una serie de actividades por su potencial emisión de polvo. En el procedimiento de tramitación municipal, el promotor debía incluir documentación con las medidas correctoras propuestas.

El Anexo IV del Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico, establece limitación de emisión de partículas o para la opacidad (parámetro relacionado con la emisión de partículas) en las siguientes actividades:

- Centrales térmicas de carbón o de fueloil
- Instalaciones de combustión industrial que utilizan carbón, fueloil o gasoil
- Incineradores de residuos sólidos y de lodos procedentes de estaciones depuradoras de aguas residuales
- Siderurgia: preparación y aglomeración de minerales, baterías de coque e instalaciones de recuperación de subproductos, fabricación de arrabio, fabricación de acero, fundiciones, hornos de recalentamiento y tratamientos térmicos
- Metalurgia no férrea: fabricación primaria y secundaria de aluminio, fabricación de cobre, fabricación de plomo, fabricación de zinc, fabricación de ferroaleaciones
- Refino de petróleo
- Fabricación de cemento
- Fabricación de cal
- Fabricación de productos cerámicos
- Fabricación de vidrio
- Producción de aglomerados asfálticos
- Fabricación de fertilizantes
- Fabricación de pasta de papel
- Fabricación de carburo de calcio, negro de humo o alúmina

El Real Decreto 646/1991, de 22 de abril, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión actualiza para las instalaciones de combustión de más de 50 MW térmicos los valores límite de emisión para combustibles sólidos y líquidos e introduce limitación de emisión de partículas para combustibles gaseosos.

De igual forma, el Real Decreto 1088/1992, de 11 de septiembre, por el que se establecen nuevas normas sobre limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de instalaciones de residuos municipales, y el Real Decreto 1217/1997, de 18 de julio, que lo modifica; imponen una limitación de emisiones de partículas a las incineradoras de residuos municipales mucho más restrictivas que la legislación anteriormente vigente.

Esta normativa incluye no sólo limitación de emisión de partículas, sino que también incluye límites de emisión de precursores de partículas secundarias, principalmente SO₂ y NO_x.

- Normativa de evaluación de impacto ambiental de proyectos

La normativa de evaluación de impacto ambiental aprobada en el año 1986 establece la necesidad de someter a evaluación de impacto ambiental determinados proyectos de actividades industriales y de infraestructuras, fijando la viabilidad ambiental de los mismos y, en su caso, los condicionantes ambientales para el desarrollo de la actividad. La normativa de evaluación de impacto ambiental aplica a nuevos proyectos, pero no a instalaciones o infraestructuras existentes. La Declaración de Impacto Ambiental puede incorporar condicionantes que limiten la emisión de partículas, o de precursores de partículas secundarias, tanto para la fase de construcción como para la fase de funcionamiento del proyecto.

La normativa estatal de evaluación de impacto ambiental se modificó en el año 2001, incorporando nuevas actividades al ámbito de aplicación de la normativa de evaluación de impacto ambiental, entre las que cabe destacar determinadas actividades extractivas así como nuevas actividades industriales e infraestructuras.

- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación

La normativa de prevención y control integrados de la contaminación es de aplicación a un gran número de actividades industriales, tanto nuevas como existentes. De esta normativa deriva la Autorización Ambiental Integrada, que establece los límites de emisión en base a las mejores técnicas disponibles y a las características técnicas de la instalación.

- Normativa de prevención ambiental en actividades extractivas

El Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras obliga a la restauración de las explotaciones mineras, lo que contribuye a reducir la emisión de partículas crustales por efecto del viento.

- Normativa de especificaciones de combustibles

Antes de la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002, se promulgó numerosa normativa para fijar las especificaciones de combustibles (Real Decreto 2482/1986, Real Decreto 398/1996, Real Decreto 1728/1999 y Real Decreto 287/2001), siendo la más destacable el contenido de azufre en el combustible, por ser el origen de las emisiones de SO₂ (precursor de la formación de sulfatos secundarios) y por contribuir a la formación de partículas primarias. Esta normativa ha reducido significativamente el contenido de azufre en combustibles, destacando la gran disminución en el contenido de azufre en los combustibles de automoción.

- Normativa sobre instalaciones térmicas en edificios

El Real Decreto 1751/1998, de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios (RITE) y sus Instrucciones Técnicas Complementarias (ITC) establece las condiciones que deben cumplir las instalaciones térmicas de los edificios (agua caliente sanitaria, calefacción, refrigeración), incluyendo entre sus objetivos la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y su comportamiento ambiental, centrado tanto en reducir el consumo de combustible por mejora de la eficiencia energética como en la disminución de las emisiones de NO_x.

- Normativa de limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles

El Real Decreto 2102/1996 establece unos requisitos técnicos para limitar las emisiones de compuestos orgánicos volátiles procedentes del trasiego de gasolinas en:

- Instalaciones de almacenamiento de las terminales de carga de gasolinas en camiones cisterna, vagones cisterna y buques
- Carga y descarga de gasolinas en camiones cisterna, vagones cisterna y buques
- Carga de las instalaciones de almacenamiento de estaciones de servicio

La limitación de emisión de compuestos orgánicos volátiles contribuye a reducir los niveles de inmisión de partículas ya que los compuestos orgánicos volátiles dan lugar a la formación de aerosol orgánico secundario.

8.2.2.2 Medidas existentes posteriores a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

En el presente apartado se hace mención a las medidas derivadas de la normativa y a medidas incluidas en los instrumentos de planificación identificados en el Apartado 8.1.2

8.2.2.2.1 Medidas derivadas de normativa

- Limitación de la emisión de partículas en actividades industriales

El Real Decreto 653/2003, de 30 de mayo, sobre incineración de residuos y el Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, por el que se establecen nuevas normas sobre la limitación de emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de grandes instalaciones de combustión y se fijan ciertas condiciones para el control de las emisiones a la atmósfera de las refinerías de petróleo, actualizan los límites de emisión de las actividades que regulan, fijando límites más restrictivos tanto para partículas como para SO₂ y NO_x, gases que contribuyen a la formación de aerosol inorgánico secundario.

- Normativa de especificaciones de combustibles

Con el Real Decreto 1700/2003 y el Real Decreto 61/2006 (y sus modificaciones), se puso fin a la dispersión de normativa en materia de especificaciones de combustibles, continuándose la política de reducción del contenido de azufre en los combustibles hasta niveles muy bajos en combustibles de automoción. Adicionalmente, con el Real Decreto 1027/2006 se introduce limitación del contenido en azufre para los combustibles de uso marítimo.

- Normativa sobre instalaciones térmicas en edificios

El Real Decreto 1218/2002 introduce modificaciones en el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios para adaptar el mismo al progreso técnico, al igual que el Real Decreto 1027/2007, que adicionalmente fomenta la utilización de energía solar térmica en la producción de agua caliente sanitaria y prohíbe a partir de 2012 la utilización de combustibles sólidos de origen fósil.

- Normativa de evaluación de impacto ambiental de proyectos

La normativa nacional de evaluación de impacto ambiental se actualiza con el Real Decreto legislativo 1/2008, aunque esta actualización normativa no incluye nuevas actividades en su ámbito de aplicación.

- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación

Se aprueba el Reglamento, aunque no supone inclusión de nuevas actividades en su ámbito de aplicación.

- Normativa de limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles

El Real Decreto 1437/2002 complementa al Real Decreto 2102/1996 para limitar las emisiones de compuestos orgánicos volátiles procedentes del trasiego de gasolinas en camiones cisterna y vagones cisterna.

El Real Decreto 117/2003 limita las emisiones de:

- Recubrimiento con adhesivos
- Actividades de recubrimiento
- Recubrimiento de bobinas
- Limpieza en seco
- Fabricación de calzado
- Fabricación de recubrimientos, barnices, tintas y adhesivos
- Fabricación de productos farmacéuticos
- Imprenta
- Conversión de caucho natural o sintético
- Limpieza de superficies
- Actividades de extracción de aceite vegetal y de refinado de grasa y de aceite vegetal
- Renovación del acabado de vehículos
- Recubrimiento de alambre en bobinas
- Impregnación de fibras de madera
- Laminación de madera y plástico

El Real Decreto 227/2006 limita el contenido en compuestos orgánicos que pueden originar emisiones de compuestos orgánicos volátiles en determinada pinturas y barnices y en productos de renovación del acabado de vehículos.

8.2.2.2.2 Medidas derivadas de instrumentos de planificación

a) Sector transporte y movilidad

- Medidas relacionadas con la ordenación urbanística e infraestructuras
 - Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
 - Diseñar la planificación urbanística considerando el urbanismo de proximidad
 - Promover una mayor integración de la planificación territorial y urbanística con la de transporte
 - Peatonalización
 - Diseño de ciudades y barrios amigables orientados a una movilidad sostenible
 - Utilización de forma optimizada de las infraestructuras
 - Creación de circunvalaciones
 - Pago por el uso de infraestructuras
- Medidas relacionadas con los transportes de mercancías y no metropolitanos
 - Reequilibrar el actual reparto modal, potenciando los modos más sostenibles, como el ferrocarril, el autobús y el transporte marítimo en los ámbitos internacional e interurbano
 - Aumentar el nivel de integración intermodal del sistema de transporte
 - Mayor participación de los medios colectivos en el transporte por carretera
 - Medidas para el transporte aéreo que afecten a la mejora de su operación
 - Promoción del ferrocarril en el transporte interurbano
 - Red ferroviaria de altas prestaciones
 - Potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril
 - Nuevas terminales ferroviarias de mercancías y sus accesos
 - Plataformas logísticas y centros de transportes
 - Fomento del modo marítimo en el transporte de mercancías y de viajeros
- Medidas para los desplazamientos en vehículo particular
 - Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
 - Aprobación de una norma que establezca la elaboración obligatoria de Planes de Movilidad Sostenible

- Desarrollar medidas de gestión de la demanda en los ámbitos congestionados, especialmente destinadas a promover una utilización racional del vehículo privado
- Limitación de la velocidad en las entradas a las ciudades
- Áreas de velocidad limitada
- Creación de zonas de bajas emisiones en ciudades (ZBE)
- Peaje urbano
- Aparcamientos disuasorios en la periferia de los centros urbanos
- Medidas relacionadas con el transporte público urbano
 - Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
 - Aprobación de una norma que establezca la elaboración obligatoria de Planes de Movilidad Sostenible
 - Aumentar el nivel de integración intermodal del sistema de transporte
 - Fomentar el uso del transporte público: cercanías, metro, tranvía, autobuses
 - Transporte a la demanda
 - Accesos y servicios de transporte público a las terminales de los diferentes modos de transporte
 - Creación de intercambiadores para minimizar recorridos y tiempos de trasbordo entre las diferentes redes y así garantizar conexiones rápidas y fiables entre los distintos medios de transporte
 - Diseñar el espacio público multifuncional, que equilibre la utilización por el transporte colectivo público y el vehículo privado
 - Carriles bus, plataformas reservadas y carriles para vehículos de alta ocupación
 - Sistemas tarifarios integrados: sistemas de información del servicio en tiempo real y títulos de transporte de lectura sin contacto
 - Regulación de intersecciones con prioridad para autobuses y tranvías
- Medidas relacionadas con los desplazamientos no motorizados
 - Impulsar Planes de Movilidad Urbana Sostenible como marco para la actuación de las diferentes Administraciones
 - Aprobación de una norma que establezca la elaboración obligatoria de Planes de Movilidad Sostenible
 - Fomentar los modos de transporte no motorizados
 - Mejora de la red de itinerarios peatonales
 - Red de itinerarios ciclistas
 - Alquiler o préstamo de bicicletas
 - Aparcamiento para bicicletas
- Medidas para la mejora de la movilidad a centros atractores
 - Fomento de planes de movilidad para aquellos centros atractores de desplazamientos
 - Políticas de localización de centros atractores
 - Definir y aplicar medidas orientadas a reducir la distancia de los desplazamientos de los empleados
 - Regular las plazas de aparcamiento compensando económicamente por no utilizarlo, reembolsando el importe del aparcamiento de disuasión, priorizándolo en base a distintos criterios o incluso cobrando por su uso
 - Nueva política de aparcamiento que no facilite la utilización del vehículo privado
 - Fomentar el transporte no motorizado al trabajo mediante la creación de aparcamientos para bicicleta, proporcionando ayudas para su adquisición y la disponibilidad de vestuarios y duchas para ciclistas y peatones
 - Fomento del transporte público al trabajo mediante líneas específicas de transporte público, ayudas económicas para la adquisición de los títulos de transporte o proporcionando información sobre las distintas líneas
 - Autobuses de empresa: servicio de lanzadera entre un nodo o intercambiador de transporte público y el centro atractor o servicio con ruta
 - Minimizar los desplazamientos de los empleados, clientes y proveedores mediante la introducción de horarios alternativos en el trabajo (flexible o comprimido) o del teletrabajo
 - Promoción del viaje compartido en coche (carpooling) y viaje en coche compartido (carsharing)
- Medidas relacionadas con la prevención, concienciación y sensibilización, las nuevas tecnologías y la fiscalidad
 - Promover la formación y sensibilización al objetivo de eliminar aspectos relacionados con la movilidad, negativos sobre el medio ambiente y la calidad de vida
 - Desarrollar una campaña específica de promoción del transporte público y alternativo frente al uso del vehículo privado
 - Desarrollar e intensificar campañas de sensibilización y concienciación ciudadana sobre la necesidad del ahorro energético para evitar derroches en actividades cotidianas tanto en el ámbito doméstico como en el ámbito del sector servicios
 - Reducir las necesidades de desplazamiento mediante las nuevas tecnologías de la información y comunicación (TIC)
 - Administración electrónica y comercio electrónico

- Nuevas regulaciones de los aparcamientos públicos y privados
- Desarrollo e implantación de medidas coercitivas para la mejora de la sostenibilidad en el transporte
- Incentivar la utilización del transporte público
- Favorecer comportamientos ambientalmente sostenibles
- Incorporación de criterios ambientales en el impuesto de matriculación, de modo que los vehículos resulten gravados en función de la contaminación que produzcan
- Nueva fiscalidad sobre vehículos y carburantes en función de aspectos ambientales
- Integración gradual de criterios de eficiencia energética en la contratación administrativa para el aumento de los vehículos limpios en el parque móvil de carácter público y en las flotas de servicio sometidas a concesión
- Introducir incentivos y regulación específica que dirija la innovación tecnológica hacia aspectos como vehículos menos contaminantes, de menos peso y con menor consumo energético, y adecuados para el calmado de tráfico

b) Sector de la edificación

- Renovación del parque de calderas de calefacción y producción de agua caliente sanitaria en el sector doméstico
- Revisión de las exigencias energéticas en la normativa edificatoria
- Renovación del parque de calderas y generadores de frío en el sector terciario
- Plan Renove de electrodomésticos
- Planes de Ahorro y Eficiencia Energética en las Administraciones Públicas
- Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones actuales de alumbrado público exterior

c) Sector industrial

- Acuerdos voluntarios entre industrias del sector para detectar y adoptar medidas
- Registro accesible al público sobre compromisos voluntarios de las empresas en relación a la reducción del consumo energético
- Realización de auditorías energéticas
- Facilitar la viabilidad económica de las inversiones del sector industria en ahorro energético con objeto de alcanzar el potencial de ahorro de energía detectado
- Inclusión de una evaluación específica de impactos energéticos en todo proyecto industria para que los equipos e instalaciones nuevos dispongan de la mejor tecnología disponible
- Fomento de plantas de cogeneración de pequeña potencia y renovación de las existentes

d) Sector de la agricultura, ganadería y pesca

- Cursos presenciales de formación en técnicas de uso eficiente de la energía en el sector agrario dirigidas a los agricultores y ganaderos
- Plan de Modernización de la flota de tractores agrícolas (Plan Renove de tractores)
- Mejora de la eficiencia energética de los tractores en uso mediante la ITV
- Obligatoriedad del mantenimiento y control de los elementos que inciden de manera determinante en el consumo de los tractores para la mejora de la eficiencia energética de los tractores
- Racionalización del uso de maquinaria agrícola
- Introducir criterios de eficiencia energética en el diseño y construcción de instalaciones ganaderas
- Instalación de equipos más eficientes con aprovechamiento, en los casos en que sea posible, de energías residuales de los mismos: equipos de iluminación, compresores de ordeño y equipos de frío
- Incorporar el ahorro y la eficiencia energética en los cultivos energéticos
- Mejora del Ahorro y la Eficiencia energética en el Sector Pesquero, como el aprovechamiento de los gases de escape, propulsión eléctrica e híbrida, combustibles alternativos o apoyo de otras fuentes de energía
- Potenciar el uso de energías renovables en la desalación

8.2.3 NIVEL AUTONÓMICO

8.2.3.1 Medidas existentes con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

En el presente apartado se hace mención a las medidas derivadas de la normativa y a medidas incluidas en los instrumentos de planificación identificados en el Apartado 8.1.3.

8.2.3.1.1 Medidas derivadas de normativa

- Normativa de limitación de emisiones:

La Orden de la Consejería de Medio Ambiente de 12 de febrero de 1998 por la que se establecen límites de emisión a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión de biomasa sólida es aplicable tanto a actividades industriales como a cualesquiera otras actividades, e impone límites de emisión para todas las instalaciones de combustión que emplean biomasa sólida como combustible, diferenciando tres límites en función de la potencia térmica.

- Normativa de evaluación de impacto ambiental:

La Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental no solo amplía la relación de proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa estatal, sino que también crea dos nuevas figuras de prevención ambiental: Informe Ambiental y Calificación Ambiental, lo que garantiza la consideración de los aspectos ambientales para un amplísimo número de actividades.

8.2.3.1.2 Medidas derivadas de instrumentos de planeamiento

Sector transporte y movilidad

- Medidas relacionadas con los transportes de mercancías y no metropolitanos
 - Obligatoriedad de realizar actividades de carga/descarga en horario nocturno
 - Promover el transporte colectivo en carretera, creando plataformas reservadas para autobuses, en función de la planificación en materia de Infraestructuras Viarias
- Medidas disuasorias para el vehículo particular
 - Restricción de la circulación de vehículos más contaminantes, con restricciones no aplicables a aquéllos de bajas emisiones, que llevan un distintivo verde; es decir, a vehículos de gasolina y gasóleo con catalizador, los de motor eléctrico y los que funcionan con gases licuados del petróleo
 - Planes locales de aparcamientos públicos
 - Reducción obligatoria de la velocidad de circulación
 - Prohibición alternativa del uso de los vehículos según su numeración par e impar
 - Prohibición del acceso de autobuses y camiones (excepto los de transporte colectivo de pasajeros) a las áreas urbanas contaminadas
 - Instalación de barreras electrónicas que cierran al tráfico rodado convencional las calles más contaminadas (sólo se permite el acceso mediante tarjetas magnéticas a residentes, comerciantes y vehículos de carga/descarga)
 - Reforestación prioritaria en las avenidas de circunvalación y avenidas con problemas de deterioro de la calidad del aire por las emisiones del tráfico rodado. Concretamente, de pasillos verdes (o márgenes arbolados) alrededor de industrias potencialmente contaminantes del aire o generadoras de malos olores, en torno a las vías urbanas con mayores niveles de tráfico, y que sirvan para conducir naturalmente el aire de las periferias hacia los centros urbanos
 - Diseñar una distribución equilibrada y dispersa de zonas verdes por toda la ciudad y su periferia
- Medidas relacionadas con el transporte público urbano
 - Sistemas de gestión informatizada autobuses
- Medidas relacionadas con los desplazamientos no motorizados
 - Documentos locales de peatonalización
 - Impulsar los sistemas de bicicletas públicas como medio de transporte colectivo, asociando su utilización a los modos de transporte gestionados por los Consorcios de Transporte

8.2.3.2 Medidas existentes posteriores a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

8.2.3.2.1 Medidas derivadas de normativa

- Normativa de limitación de emisiones de actividades industriales:

El Decreto 151/2006, de 25 de julio, por el que se establecen los valores límite y la metodología a aplicar en el control de las emisiones no canalizadas de partículas por las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera incluye la metodología de inspección, los límites de concentración de partículas que no podrán superarse en el entorno de fuentes no canalizadas y la necesidad de implantar medidas correctoras en el caso de superación de los límites fijados.

- Normativa de prevención y control integrados de la contaminación:

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental integra los procedimientos de prevención ambiental y de prevención y control integrados de la contaminación, diferenciando tres procedimientos:

- Autorización Ambiental Integrada, con el ámbito de aplicación de la Ley 16/2002
- Autorización Ambiental Unificada, que se regula por el Decreto 356/2003
- Calificación Ambiental

Cabe destacar la actualización del ámbito de aplicación para Calificación Ambiental, la sustitución del procedimiento de Informe Ambiental por el de Autorización Ambiental Unificada incorporando nuevas actividades al ámbito de aplicación y el que la Autorización Ambiental Unificada pueda ser revisada de oficio por la administración cuando existan causas objetivas para ello.

- Normativa sobre contaminación lumínica:

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, que entre otros aspectos, regula por vez primera en Andalucía la contaminación lumínica, articula esta materia bajo la óptica de la prevención, minimización y corrección de los efectos adversos de la dispersión de luz artificial hacia el cielo nocturno. Entre otros aspectos, en dicha Ley se sientan las bases para la zonificación lumínica del territorio y el establecimiento de niveles de iluminación en función de cada zona, teniendo en cuenta la compatibilidad de los intereses municipales y empresariales con los científicos, ecológicos y de ahorro energético.

Mediante el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, se aprueba el Reglamento para la protección de la calidad del cielo nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética, que desarrolla lo establecido sobre esta materia en la mencionada ley.

- Normativa sobre fiscalidad ambiental:

La Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas, crea y regula determinados impuestos, calificados como ecológicos, entre los cuales se encuentran el Impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera y el Impuesto sobre vertidos a las aguas litorales.

La referida Ley, establece tres regímenes para la determinación de la base imponible del Impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera: la estimación directa, la estimación objetiva y la estimación indirecta, con los requisitos y condiciones que en los mismos se establecen. Y contempla, también, las deducciones por inversiones en infraestructuras y bienes de equipo destinadas al control, prevención y corrección de la contaminación atmosférica o hídrica aplicables a los impuestos sobre emisión de gases a la atmósfera y sobre vertidos a las aguas litorales.

En cumplimiento de las previsiones contenidas en la repetida Ley, el Decreto 503/2004, de 13 de octubre, establece determinadas normas para la determinación de la base imponible en el Impuesto sobre emisión de gases a la atmósfera, y para el cálculo de la base imponible en el Impuesto sobre vertidos a las aguas litorales en el supuesto de cese o interrupción temporal de la actividad, y asimismo regula las deducciones por inversiones anteriormente referidas.

8.2.3.2.2 Medidas derivadas de instrumentos de planeamiento

a) Sector transporte y movilidad

- Medidas relacionadas con la ordenación urbanística e infraestructuras

- Incluir en los Planes Generales de Ordenación Urbanística municipal la elaboración de los correspondientes Estudios de Movilidad e Impacto sobre el Tráfico
- Contribuir desde la planificación territorial y urbanística a reducir las necesidades de movilidad, fomentar el transporte público, las redes de transporte no motorizado y optimizar el diseño de urbanizaciones y edificaciones para mejorar la eficiencia energética
- Ordenar los crecimientos urbanísticos, de acuerdo con el modelo de ciudad mediterránea compacta y multifuncional propio de Andalucía, y siguiendo estrategias que minimicen la demanda de desplazamientos motorizados y hagan viable la implantación de sistemas de transporte público
- La creación de grandes distribuidores metropolitanos, que constituyan una alternativa a viarios existentes ya congestionados, sirvan para articular las coronas metropolitanas exteriores y canalicen grandes volúmenes de tráfico de paso, especialmente de vehículos pesados
- La construcción de plataformas multimodales que integren espacios reservados para el transporte público, las bicicletas y peatones y los coches
- Actuaciones de aumento de la capacidad viaria metropolitana en los tramos de mayor concentración de demanda
- Impulso a la incorporación de criterios de eficiencia energética en la planificación territorial y urbanística

- Normativa para la obligatoriedad de plazas de aparcamiento en nuevas viviendas
- Normativa para la obligatoriedad de plazas de aparcamiento en viviendas a rehabilitar
- La incorporación de mecanismos en el PGOU para que las nuevas zonas urbanizables previstas lleven incorporados carriles bici y biciaparcamientos
- Medidas relacionadas con los transportes de mercancías y no metropolitanos
 - Desarrollar una red de áreas logísticas que permita el desarrollo de la comodidad y de los modos más eficientes desde el punto de vista técnico, económico y ambiental en el transporte de mercancías
 - Ampliación aparcamiento carga-descarga
 - Prohibición del acceso de autobuses y camiones (excepto los de transporte colectivo de pasajeros) a las áreas urbanas contaminadas
 - La creación de itinerarios para que los vehículos pesados no atraviesen por el interior de las ciudades
 - Impulsar el transporte ferroviario y el incremento de su participación en el reparto modal, tanto en el transporte de mercancías como en el de viajeros
 - Apoyar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y la incorporación de los puertos andaluces en la creación de autopistas del mar
 - Analizar la viabilidad de establecer servicios de transporte marítimo que conecten las ciudades medias litorales entre sí y con sus centros regionales y potenciar el transporte de personas y el tráfico de cruceros en los puertos andaluces
 - Desarrollar un programa de renovación de la flota marítima andaluza
- Medidas para los desplazamientos en vehículo particular
 - Potenciar los modos de transporte no motorizados, el transporte público y los modos motorizados ambientalmente más eficientes como alternativas al uso de vehículos privados
 - Restricciones de acceso a los centros urbanos del automóvil privado, carriles reservados y dispositivos telemáticos de control de tráfico
 - Promover la incorporación a la información sobre características técnicas de un vehículo del concepto de eco-ficha
 - Incentivar la ocupación alta de los vehículos aplicando medidas entre las que se pueden encontrar la reducción de los peajes en autopista o la creación de carriles para vehículos de alta ocupación en los accesos a las ciudades
 - Restricción del tráfico rodado a los servicios de transporte público y vehículos de emergencia y/o carga/descarga
 - Limitación de accesos a cascos históricos en días laborales, fiestas y festejos
 - Creación de aparcamientos públicos en centros urbanos
 - Creación de aparcamientos públicos en bordes de centros urbanos
 - Aparcamiento horario vigilado (zona azul)
 - Aparcamientos disuasorios en las periferias urbanas y bordes de centros históricos y comerciales
 - Aparcamientos sólo para residentes
 - Limitar la creación de aparcamientos públicos rotatorios en zonas centrales y/o congestionadas
 - Implantar medidas de calmado del tráfico y desarrollar una política de control sobre los aparcamientos
 - Calles con velocidad máxima de 30 km/h para vehículos de residentes y transporte público
- Medidas relacionadas con el transporte público urbano
 - Creación en las principales aglomeraciones urbanas de una red ferroviaria metropolitana, compuesta por las subredes de metro, tranvía y cercanías ferroviarias, y complementada por un sistema de plataformas reservadas para el autobús en aquellos corredores de menor demanda, de acuerdo a lo recogido por los diferentes Planes de Transporte Metropolitano
 - Fomentar, mediante medidas administrativas, sociales, económicas y educativas, el uso peatonal y de las bicicletas en las ciudades, del ferrocarril en el transporte interurbano y, en general, del transporte público, desarrollando pactos sociales de movilidad
 - Apoyo a la creación de redes de tranvías urbanos en los ámbitos de Sevilla, Jaén, Jerez de la Frontera y Córdoba
 - Ejecutar las siguientes actuaciones de creación de líneas de metro y tranvía, que entrarán en servicio a lo largo del periodo de vigencia del Plan: líneas de metro de Sevilla, Granada y Málaga, servicios tranviarios de Sevilla y Málaga y del tren-tranvía Chiclana-San Fernando
 - Desarrollo de conexiones tranviarias metropolitanas en Almería y Huelva
 - Impulsar la implantación de servicios ferroviarios de cercanías en todos los centros regionales que carecen de este tipo de servicios
 - Potenciar la intermodalidad mediante la creación de intercambiadores de transporte, siempre en las periferias metropolitanas
 - Potenciar los Consorcios Metropolitanos de Transporte a fin de racionalizar y mejorar los servicios de transporte público
 - Promover modos de desplazamiento alternativos, favoreciendo el uso del transporte público frente al privado

- Desarrollar un programa de renovación de flotas de vehículos de transporte urbano alimentados por gasolina o gasóleo por vehículos de propulsión híbrida, con pilas de combustible, impulsados a gas natural o biocarburantes
- Incremento de paradas de autobuses públicos en el centro urbano
- Tarifas reducidas para estudiantes y Tercera Edad
- Autobuses adaptados a discapacitados (plataforma baja)
- Horarios coordinados de autobuses urbanos e interurbanos
- Terminales multimodales de transporte
- Bonobús para autobuses urbanos e interurbanos
- Carriles bus
- Billetes combinados de autobuses urbanos e interurbanos
- Prioridad autobús público en intersecciones
- Construcción de una red de tranvías y metros ligeros dentro de las áreas urbanas de mayor tamaño
- Fomento de modos intermedios entre el transporte público y el colectivo: taxis colectivos o alquiler de coches compartidos
- Servicios de autobuses lanzaderas al centro urbano
- La potenciación de modos de transporte público silenciosos (tranvías y autobuses eléctricos)
- Medidas relacionadas con los desplazamientos no motorizados
 - Apoyar los modos no motorizados
 - Ubicación de terminales de transporte público en bordes del centro urbano
 - Itinerarios en forma de bucle para recorridos cortos por el centro urbano
 - Barreras y/o prohibiciones de acceso para atravesar el centro urbano
 - Mecanismos de participación ciudadana en planes de peatonalización
 - La creación de una red segura y confortable de itinerarios peatonales, que incluye pasillos, escaleras y ascensores mecanizados, que facilitan los desplazamientos de los habitantes
 - La creación de aparcamientos para bicicletas estratégicamente situados en zonas próximas a edificios administrativos comerciales y universitarios
 - La combinación del transporte en bicicleta con el autobús para acceder a zonas que por su lejanía o sus fuertes pendientes dificultan el acceso a pedal
 - Jerarquización de la red para bicicletas
 - Dar prioridad para los ciclistas en las intersecciones
 - Disminuir el efecto barrera causado por las autovías, los ferrocarriles y los ríos o canales
 - Puntos de alquiler de bicicletas a bajo precio
 - Descuentos en otros modos de transportes para aquellos ciclistas que se desplacen utilizando también parcialmente trenes de cercanías o autobuses
 - Calles compartidas por buses y bicicletas
 - Calles compartidas con peatones
- Medidas para la mejora de la movilidad a centros atractores
 - Desarrollar actuaciones para mejorar la movilidad diaria en los centros de trabajo dirigidas a favorecer el transporte público y los modos más eficientes
 - Promover la accesibilidad del transporte público en los grandes centros de trabajo y equipamientos públicos
 - Diseñar planes piloto de movilidad sostenible en centros de trabajo de más de 200 personas trabajadoras y en grandes centros prestadores de servicios de las Administraciones Públicas de Andalucía
 - Instalar aparcamientos para bicicletas en todos los centros públicos dependientes de las Administraciones Públicas de Andalucía, priorizando los centros educativos
- Medidas relacionadas con la prevención, concienciación y sensibilización, las nuevas tecnologías y la fiscalidad
 - Fomentar la elaboración de planes de movilidad urbana, avanzando sustancialmente en la implantación de modalidades de transporte menos contaminantes
 - Fomento de planes de movilidad en grandes centros industriales, comerciales o de servicios
 - Realización de campañas de fomento de los modos de desplazamientos más eficientes
 - Programas de difusión de las ventajas del uso de los modos autónomos de transporte
 - Realizar campañas de sensibilización y educación sobre la incidencia ambiental del tráfico urbano y las ventajas del transporte público
 - Colaborar con las corporaciones locales para fomentar cursos de conducción y pilotaje eficientes
 - Promover en las autoescuelas cursos de conducción eficiente, y diseñar campañas divulgativas y formativas destinadas a los conductores en general

- Proponer a las autoridades reguladoras difundir y ampliar la oferta de cursos de conducción y pilotaje eficiente dirigidos a conductores de camiones, autobuses, flota marítima y pesquera
- Fomentar el comercio tradicional de proximidad
- Potenciar la educación y sensibilización ciudadana con relación a los problemas derivados del transporte
- Elaborar, en las zonas en las que sea necesario por superación de límites u objetivos, planes de mejora de la calidad del aire orientados a disminuir las emisiones de partículas primarias, así como de los precursores de las partículas secundarias
- Impulsar los Planes de Calidad Ambiental y de Mejora de la Calidad del Aire existentes, potenciando el seguimiento de su eficacia
- Mejorar la integración de los datos de calidad del aire y los correspondientes al estado de salud de la población
- Realizar estudios puntuales de posibles efectos sobre la salud en zonas donde se estime que puede haber mayor impacto en salud por la contaminación atmosférica
- Evaluar el impacto en la salud de los contaminantes atmosféricos, mediante la monitorización de indicadores de salud relacionados con la exposición
- Incorporar nuevas tecnologías que permitan optimizar los medios para comunicar a la población la información sobre la calidad del aire
- Mejorar el protocolo de actuaciones a realizar por las diferentes administraciones en los casos en que se superen umbrales de información o alerta de algún contaminante atmosférico, extendiéndolo a otras administraciones públicas de carácter supramunicipal
- Elaborar un programa de biocarburantes para la promoción de esta fuente de energía
- Acuerdos con distribuidoras de biocombustible en Andalucía para favorecer su llegada al mercado
- Impulso de la demanda de biocarburantes mediante campañas de sensibilización e información
- La gestión global del tráfico rodado a tres niveles (zona, arteria e intersección), además de servir para dar prioridad a vehículos de asistencia y al transporte público
- La información a la ciudadanía de la densidad de tráfico de las redes y de la capacidad de los aparcamientos públicos
- Gestión informatizada de los servicios de autobuses urbanos
- El control y optimización del funcionamiento de la flota de transporte público y la información a los pasajeros de las incidencias del servicio
- El control de la contaminación atmosférica en zonas problemáticas
- Estimular con medidas de bonificación fiscal la matriculación de vehículos eficientes en cuanto a su consumo energético, así como permitiendo su entrada en determinadas áreas de acceso restringido; invertir estas medidas para los coches de consumos unitarios elevados: penalizaciones fiscales y restricciones de acceso más severas
- Centros de control del tráfico (CCT)
- Creación de empresas municipales de aparcamientos públicos

b) Sector de la edificación

- Programa de incentivos a la instalación de tecnologías renovables en el ámbito doméstico particular y comunitario
- Promover el certificado energético andaluz en los edificios de nueva construcción
- Promover la adquisición de tecnologías no convencionales para la climatización e iluminación en viviendas
- Realizar campañas de fomento del uso de las energías renovables en el hogar
- Definir planes para aplicar la arquitectura bioclimática a la edificación y la utilización de energías renovables que permitan el aprovechamiento óptimo de las condiciones climáticas andaluzas por los edificios en función del uso al que estarán destinados
- Promocionar proyectos piloto en agrupaciones de viviendas que superen los requisitos mínimos de eficiencia energética establecidos por el nuevo Código Técnico de la Edificación
- Realizar auditorías energéticas en edificios públicos que determinen la posible implantación de tecnologías renovables acorde a sus necesidades
- Promover la adecuación de las viviendas existentes a los requisitos energéticos incluidos en el certificado energético andaluz

c) Sector industrial

- Fomentar la incorporación de criterios de calidad ambiental en las empresas industriales andaluzas (especialmente relevantes en lo que se refiere a emisiones contaminantes), para así propiciar que sus decisiones estratégicas y operativas se adopten teniendo en cuenta su grado de sostenibilidad ambiental
- Establecer criterios medioambientales para la redacción de los planes de ordenación urbana en áreas industrialmente significativas

- Apoyar las actividades industriales con mayor capacidad de contribuir al desarrollo sostenible y a la adaptación de las industrias a criterios de ecoeficiencia
- Estimular a la industria para que fortalezca su capacidad de adoptar y crear tecnologías limpias, productos y procesos que sean seguros y menos contaminantes y, asimismo, que utilicen más eficientemente recursos, materiales y energía
- Promover las inversiones en infraestructuras e instalaciones que reduzcan las emisiones de los contaminantes atmosféricos generados en las industrias
- Realizar guías de buenas prácticas, en colaboración con los sectores industriales, para conseguir una mejor gestión de los procesos y reducir así las emisiones
- Difundir el programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía como instrumento para la promoción del ahorro y la eficiencia energética en el sector industrial
- Promocionar la instalación de tecnologías renovables en las empresas

d) *Sector de la agricultura, ganadería y pesca*

- Aplicar criterios de optimización energética al diseño y localización de instalaciones agrarias, acuícolas y pesqueras
- Promover el uso en la administración agraria y pesquera (especialmente en los centros de proximidad) de energías renovables y de sistemas de ahorro y eficiencia energética
- Fomentar los criterios de eficiencia energética y uso de energías renovables en el sector de la agricultura
- Incorporar el criterio de ahorro y eficiencia energética en las ayudas estructurales a la actividad agraria y del sector pesquero y acuícola
- Estudiar y, en su caso, impulsar medidas para acortar los circuitos de distribución de los alimentos
- Promover el uso de nuevas tecnologías en maquinaria agrícola y embarcaciones pesqueras, mejorando su eficiencia energética a través de la introducción del biodiésel, nuevos aditivos, instalación de equipos de navegación, etc.
- Incentivar la modernización del parque de maquinaria de los equipos de riego y de otro equipamiento demandante de energía para incorporar tecnología más eficiente y consumos energéticos menores
- Estimular la adopción voluntaria de sistemas de mejora de la calidad ambiental por parte de las industrias agroalimentarias y pesqueras
- Fomentar el uso de tecnologías renovables en la ganadería y agricultura ecológica
- Fomentar la instalación de energía solar fotovoltaica aislada, especialmente en explotaciones agrícolas

8.2.4 NIVEL LOCAL

Al igual que en los apartados anteriores, a continuación se detallarán las medidas incluidas en los documentos enumerados anteriormente cuya fecha de publicación sea anterior al 11 de junio de 2008. Concretamente se distinguirán dos tramos, por un lado las publicadas antes del año 2002 (entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002) y las publicadas entre el año 2002 y el 11 de junio de 2008 (con posterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002).

8.2.4.1 *Medidas existentes con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002*

8.2.4.1.1 Medidas concretas ejecutadas

Sector transporte y movilidad

- Fomento del transporte público
 - Red de autobuses urbanos, interurbanos y línea ferroviaria de cercanías
- Medidas disuasorias para el vehículo particular
 - La velocidad máxima autorizada en vías urbanas se establece en 50 km/h con carácter general, limitándose a 40 km/h la velocidad para ciclomotores y a 20 km/h a los vehículos que transporten mercancías peligrosas. En zonas residenciales y en vías cuyas calzadas no superen los 4 m de sección la velocidad máxima fijada será de 20 km/h
 - En zonas con especiales problemas de tráfico, el Alcalde podrá reservar en la vía pública espacios para estacionamientos exclusivos de residentes o para conductores minusválidos
 - Zonas de aparcamiento regulado para facilitar la rotación de vehículos en la zona centro
- Fomento del transporte no motorizado
 - Peatonalización de determinadas calles céntricas
- Otras medidas de movilidad urbana
 - Entrada en funcionamiento del Centro de Control de Tráfico

8.2.4.2 Medidas existentes con posterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 1073/2002

8.2.4.2.1 Medidas concretas ejecutadas

a) Sector transporte y movilidad

- Fomento del transporte público
 - Inauguración de líneas de autobuses metropolitanos que unen el aeropuerto de Jerez con este municipio y el resto de la Bahía de Cádiz
 - Mejora de la red de autobuses urbanos
- Fomento del transporte no motorizado
 - Ampliación de la red de calles peatonales y semipeatonales
- Medidas disuasorias para el vehículo particular
 - Proyecto de semi-peatonalización de determinadas zonas reguladas por pilonas automáticas
- Reducción de emisiones en los vehículos
 - Firma de convenio con BIDA para utilizar biodiesel en la flota de autobuses (Proyecto "Transporte limpio")
- Medidas relacionadas con la prevención y sensibilización
 - Medidas preventivas durante la ejecución de las obras en el aeropuerto de Jerez de la Frontera del proyecto calle de rodaje a cabecera 21 y ampliación del terminal
 - Proyecto "Comparte coche" (Consorcio de transporte de la Bahía de Cádiz)
- Otras medidas de movilidad urbana
 - Acceso limitado de camiones a la ciudad, con acceso exclusivo a aquellos que posean el permiso para circular
 - Optimización de funcionamiento del Centro de Control de Tráfico

b) Sector industrial

- Medidas para minimizar las posibles emisiones difusas que se pueden generar en las instalaciones:
 - Barreras contra el viento en almacenamientos de materiales a la intemperie y en operaciones de carga a granel y descarga de materiales
 - Sistema de inyección de agua pulverizada en acopios de material pulverulento a la intemperie, siempre que sea compatible con su posterior uso
 - Los viales deberán estar pavimentados y mantenerse limpios. Riego regular de caminos de tierra procedentes de canteras, especialmente con tiempo seco, siempre que la disponibilidad de agua lo permita
 - Compactado de caminos y riego periódico para disminuir el levantamiento de polvo
 - En operaciones de mantenimiento o averías de los sistemas de transporte de material se limpiará de inmediato las posibles pérdidas mediante sistemas de aspiración
 - Transporte de materiales que precisen manipulación a través de sistemas cerrados mantenidos en depresión. El aire de aspiración debe ser depurado en un filtro de mangas antes de ser emitidos a la atmósfera
 - Apantallamiento lateral de tolvas de descarga
 - Las cintas transportadoras deben estar encapotadas
 - Medidas para disminuir la velocidad de vehículos en el interior de las instalaciones
 - Cinturón de arbustos con suficiente densidad y altura en los linderos de las instalaciones
 - Los silos de material pulverulento deberán ser cerrados con manipulación automática y estar equipados con filtros de mangas para prevenir la formación de polvo durante operaciones de carga y descarga.
 - Las puertas de las naves permanecerán cerradas cuando no sea necesario su uso
 - Cerramiento total o parcial de las instalaciones de almacenamiento de materiales pulverulentos
 - Implantación y adecuado mantenimiento de sistemas de captación de partículas en aquellos puntos del proceso susceptibles de emisiones este tipo.

8.2.4.2.2 Medidas concretas planificadas pero no ejecutadas con fecha de 11 de Junio de 2008

Sector industrial

- Establecimiento de límites de emisión de partículas más restrictivos que los previamente vigentes en focos de instalaciones industriales existentes en aplicación de la normativa de prevención y control integrados de la contaminación. Establecimiento asimismo de requisitos de control de las emisiones y de adopción de medidas correctoras para limitar emisiones canalizadas
- Modificación del número, ubicación y características de filtros de mangas en industria cementera.

8.3 IMPACTO DE LAS POLÍTICAS EXISTENTES SOBRE LA EMISIÓN DE PARTÍCULAS Y DE PRECURSORES DE PARTÍCULAS SECUNDARIAS

En este apartado se resume el impacto de las políticas existentes sobre las emisiones de partículas y sobre las emisiones de precursores de partículas secundarias.

8.3.1 SECTOR TRÁFICO

Para analizar el impacto de las políticas y planes existentes sobre la evolución de las emisiones del sector tráfico, se considera:

8.3.1.1 Mejoras tecnológicas derivadas de Directivas de reducción de emisiones de vehículos de motor

Las Directivas de reducción de emisiones analizadas en el Apartado 8.2.1 no tienen un efecto inmediato, sino diferido en el tiempo derivado de la renovación de la flota de vehículos con unas especificaciones más estrictas en cuanto a emisión de partículas.

Se ha realizado un estudio detallado de la repercusión de las Directivas de reducción de emisiones de vehículos de motor en las emisiones de PM₁₀ en el ámbito de estudio del presente Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera, teniendo en cuenta la distribución del parque de vehículos, su antigüedad y tasa de renovación.

El análisis se ha efectuado cuantificando la reducción porcentual de emisiones de PM₁₀ en el periodo 2008-2015, siendo 2015 el año siguiente al comienzo de la etapa EURO 6.

8.3.1.1.1 Metodología para la evaluación de las emisiones

La metodología seguida para la realización de este estudio ha sido la siguiente:

- Análisis de los diferentes programas de la UE para la reducción de emisiones de partículas de vehículos de motor. Caracterización de los niveles de emisión de PM₁₀ según tipología de vehículos, antigüedad del parque de vehículos y fechas de aplicación de los diferentes programas de la UE
- Caracterización del parque de vehículos del año 2008 del ámbito de Plan de Mejora de la Calidad del Aire. Desagregación según tipo de vehículos y antigüedad
- Estimación de la evolución del parque de vehículos para el periodo 2009 - 2015
- Cálculo de las emisiones de PM₁₀ del parque de vehículos por clases de vehículos en el periodo 2009- 2015, considerando el incremento previsto en el parque y la tasa de renovación con vehículos de menor emisión de acuerdo a las fechas de aplicación de las Directivas de la UE
- Estimación de la reducción total de emisiones de PM₁₀ del tráfico

Para la realización de este análisis, no se tienen en consideración posibles cambios en el patrón de la tasa de renovación del parque de vehículos como consecuencia de políticas de movilidad, otras políticas de fomento del transporte público o el desarrollo de nuevas infraestructuras viarias.

Las emisiones ocasionadas por los vehículos han sido calculadas en base a la metodología recogida en la Guía Metodológica, desarrollada por el inventario CORINAIR para tráfico rodado y que se encuentra publicada en el documento "EMEP/CORINAIR Atmospheric Emission Inventory Guidebook-2007". Dicha metodología se encuentra completamente incorporada en el modelo informático de la Agencia Europea de Medio Ambiente denominado COPERT IV (Computer Programme to Calculate Emissions from Road Transport).

El programa COPERT permite estimar las emisiones de los principales contaminantes atmosféricos (CO, NO_x, COV, SO₂, CO₂, PM₁₀, etc.) producidos por los diferentes tipos de vehículos (turismos, vehículos ligeros, vehículos pesados, autobuses, ciclomotores y motocicletas).

Las emisiones que calcula el programa se distinguen en:

- Emisiones producidas durante la estabilización térmica del motor (emisiones en caliente)

- Emisiones durante el encendido del motor desde temperatura ambiente (emisiones en frío)
- Emisiones debidas a la evaporación del combustible

Las emisiones totales son calculadas como producto de los datos de tráfico y el factor de emisión correspondiente, el cual tiene una gran dependencia con la velocidad y las pautas de conducción.

8.3.1.1.2 Caracterización del parque de vehículos 2008 - 2015

Para la caracterización del parque de vehículos en el periodo 2008 - 2015 del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, se parte de los siguientes datos estadísticos:

- Parque de vehículos de todos los municipios de Andalucía correspondientes al año 2008, desagregado según tipología de vehículo. (Fuente: Servicio de Estadísticas del Observatorio Nacional de la Dirección General del Tráfico)
- Parque de vehículos nacional desagregado según tipología de vehículo, antigüedad, tipo de combustible y potencia o peso del vehículo. (Fuente: Dirección General de Tráfico. Anuario Estadístico General. Años 1992-2007)
- Matriculaciones anuales durante el periodo enero 2003 - marzo 2009 para cada municipio de Andalucía, desagregadas según tipología de vehículos, excepto para los ciclomotores. (Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía, según datos proporcionados por la Dirección General de Tráfico)
- Matriculaciones anuales en 2008 para cada provincia de Andalucía, desagregadas según tipología de vehículos. (Fuente: Servicio de Estadísticas del Observatorio Nacional de la Dirección General del Tráfico)
- Distribución de las bajas de vehículos para cada municipio de Andalucía en 2008, desagregadas por antigüedad y tipología de vehículo. (Fuente: Servicio de Estadísticas del Observatorio Nacional de la Dirección General del Tráfico)
- Distribución de las bajas de vehículos para cada municipio de Andalucía en el periodo 2005 - 2008, desagregadas por tipología de vehículo. (Fuente: Servicio de Estadísticas del Observatorio Nacional de la Dirección General del Tráfico)

Para estimar el parque de vehículos para un año del periodo 2009 - 2015 se parte del parque de vehículos del año anterior y de las matriculaciones y número de bajas en el parque de vehículos en ese año según la tipología de los vehículos y su antigüedad. La estimación del parque de vehículos ha tenido en cuenta las siguientes hipótesis:

- Se consideran dos escenarios para el número de matriculaciones. En el primer escenario (Escenario 1) se asignan las matriculaciones disponibles para 2009 extrapoladas al año completo a todos los años. En el segundo escenario (Escenario 2), para los años 2009 y 2010 se considera la misma tasa de matriculación que en el Escenario 1, y a partir de 2011, se toma la tasa de matriculación de 2008, de forma que los dos primeros años representan una situación con mayor afección por la crisis económica y a continuación se produce una recuperación hasta llegar a los niveles de matriculación de 2007 - 2008.
- La distribución de la antigüedad de los vehículos que se dan de baja anualmente será la correspondiente a la distribución proporcionada por la DGT para los municipios del ámbito del Plan en el año 2008. Se asume una tasa de bajas constante para todos los años, concretamente las del año 2008 con menor número de bajas, lo que equivaldría a considerar la situación más conservadora posible.

8.3.1.1.3 Cálculo de la reducción de emisiones de PM₁₀ en el período 2009 - 2015

Para el cálculo de las emisiones de PM₁₀ del parque de vehículos del Plan de Mejora de la Calidad del Aire se ha empleado el programa COPERT IV, con las siguientes hipótesis de partida:

- Longitud media de viaje (L_{trp}) = 12 km. (Fuente: "EMEP/CORINAIR Atmospheric Emission Inventory Guidebook-2007", Road Transport). L_{trp} es un factor que incide en el cálculo de las emisiones en frío, siendo el valor medio de los kilómetros que recorre cada vehículo en un viaje. De modo que, cuanto más pequeño sea este factor, implicará que los vehículos recorrerán más kilómetros en condiciones de frío, aumentándose dichas emisiones
- Temperatura: Medias mensuales representativas del ámbito de estudio del Plan
- Consumo anual de combustibles por provincias durante 2008 (Fuente: Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos: <http://www.cores.es/esp/estadisticas/consumos.html>)
- Especificaciones del combustible establecidas en el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes y el Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006
- Las pautas de conducción (Urbano/Rural/Autovía) se asignan partiendo de las recomendaciones de "EMEP/CORINAIR Atmospheric Emission Inventory Guidebook-2007, Road Transport" complementadas por las características de los núcleos urbanos, zonas industriales y las vías de circulación existentes, y coherentes con el consumo de combustible. Se considerará "Urbano" cuando los vehículos circulen por núcleos de población o por el interior de zonas industriales, "Rural" cuando los vehículos transiten por vías secundarias de circulación, carreteras comarcales o en general vías de

carril único fuera de núcleo urbano, y "Autovía" para los vehículos que se desplacen por autovías propiamente dichas, autopistas, circunvalaciones o vías de circulación que dispongan de más de un carril para cada sentido

- Velocidad de circulación (km/h): valores estimados en base a las limitaciones de velocidad de cada vehículo según los tipos de vías de circulación y el consumo de combustible medio por tipología de vehículos
- Recorrido medio anual durante la vida útil por tipo de vehículos: en base a datos estadísticos y coherentes con el consumo de combustible medio por tipología de vehículos. Se ha considerado una distribución de autobuses de 20% urbanos y 80% interurbanos o autocares, en base al "Manual para la Gestión Ambiental en el Sector Transporte en Andalucía", publicado en 2006 por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía
- La corrección por carga se aplica a vehículos pesados, que pueden transportar tanto mercancías como personas, es decir, se aplica a camiones y a autobuses
- Corrección por inclinación del terreno: la pendiente de las zonas urbanas se ha determinado como el promedio de la pendiente de todos los municipios de los que se estudien la contribución de emisiones. La pendiente en las vías principales y secundarias se calculará como el promedio de la pendiente por tramos para las vías implicadas que queden dentro del ámbito

La estimación de las emisiones totales se ha realizado en kilogramos de PM₁₀ por kilómetro recorrido por cada tipo de vehículo y en toneladas/año en base al recorrido medio de los vehículos. Asimismo, se ha estimado la reducción en las emisiones de dicho contaminante en 2015 respecto a las emisiones de PM₁₀ del 2008.

A partir del parque de vehículos de los municipios incluidos dentro del ámbito del Plan y mediante la aplicación del programa COPERT 4, se han determinado las emisiones de PM₁₀ en el periodo 2008 - 2015, para dos escenarios:

- Escenario 1, suponiendo una evolución del parque de vehículos basada en las matriculaciones del año 2009
- Escenario 2, suponiendo una evolución del parque de vehículos en los dos primeros años del periodo en base a las matriculaciones de 2009 y, en el resto de los años, las matriculaciones de 2008 (superiores a las de 2009)

De este modo, se han calculado las reducciones porcentuales de dichas emisiones debidas a la renovación del parque de vehículos (con menores niveles de emisión por la aplicación de las nuevas Directivas más restrictivas), teniendo en cuenta la tasa de crecimiento del número de vehículos.

Seguidamente, se exponen para cada escenario analizado, la evolución del parque de vehículos, la emisión total de PM₁₀ en toneladas/año y la variación porcentual de las emisiones de PM₁₀ y precursores gaseosos de formación de partículas secundarias por tipología de vehículos, asociado a la aplicación de los correspondientes programas EURO.

La Tabla 8.7 y la Tabla 8.10 muestran el porcentaje de variación del parque de vehículos y emisiones en el año 2015 con respecto al año 2008, donde el signo positivo indica incremento y el signo negativo representa una reducción.

La Figura 8.1 y la Figura 8.2 representan la evolución porcentual en el periodo 2008 - 2015 del parque de vehículos y emisiones, siendo el 100% la base de comparación, es decir, el parque de vehículos y emisiones del año 2008.

Tabla 8.5 Parque de vehículos (Escenario 1)

AÑO	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		GLOBAL VEHÍCULOS
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
2008	46022	50040	1272	13057	128	2030	21425	11404	44	174	145596
2015	35014	46202	726	10798	61	1683	17547	10785	38	150	123004

Tabla 8.6 Emisión total de PM₁₀ en toneladas/año (Escenario 1)

AÑO	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		EMISIÓN TOTAL
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
2008	6,7	59,0	0,4	41,8	0,2	16,2	4,6	1,5	1,1	4,4	135,9
2015	5,0	48,1	0,2	29,7	0,1	11,5	2,1	1,4	0,7	3,1	101,8

Tabla 8.7 Variación del parque de vehículos y emisiones de PM₁₀ y precursores de formación de partículas secundarias en 2015 respecto a 2008 según tipología de vehículos (Escenario 1)

	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		TOTAL
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
Parque de vehículos	-23,9%	-7,7%	-42,9%	-17,3%	-52,4%	-17,1%	-18,1%	-5,4%	-13,9%	-13,9%	-15,5%
Emisiones PM ₁₀	-24,9%	-18,5%	-43,2%	-28,9%	-52,4%	-29,1%	-54,4%	-10,3%	-41,0%	-29,8%	-25,1%
Emisiones NO _x	-47,0%	-9,2%	-52,3%	-22,0%	-52,8%	-26,2%	46,3%	-6,2%	-25,9%	-22,5%	-23,2%
Emisiones SO ₂	-83,8%	-81,1%	-87,5%	-83,1%	-91,0%	-83,3%	-87,1%	-82,1%	-82,9%	-82,5%	-82,5%
Emisiones COVNM	-34,5%	-22,8%	-52,0%	-25,1%	-52,9%	-37,2%	-49,1%	-12,1%	-51,1%	-27,3%	-36,4%

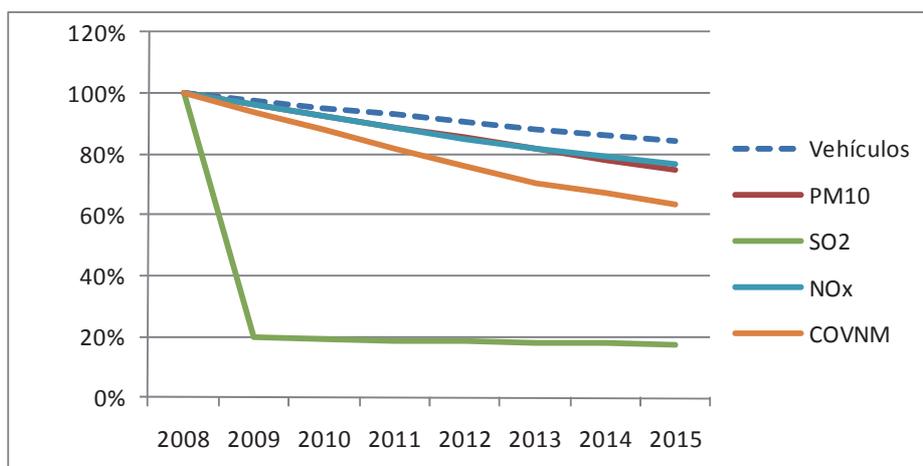


Figura 8.1 Evolución temporal del parque de vehículos y emisiones de PM₁₀ y precursores de formación de partículas secundarias (Escenario 1)

Tabla 8.8 Parque de vehículos (Escenario 2)

AÑO	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		GLOBAL VEHÍCULOS
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
2008	46022	50040	1272	13057	128	2030	21425	11404	44	174	145596
2015	44799	56841	873	12304	61	1938	17547	16756	43	172	151333

Tabla 8.9 Emisión total de PM₁₀ en toneladas/año (Escenario 2)

AÑO	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		EMISIÓN TOTAL
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
2008	6,7	59,0	0,4	41,8	0,2	16,2	4,6	1,5	1,1	4,4	135,9
2015	6,4	51,2	0,3	30,5	0,1	12,3	2,1	1,7	0,7	3,2	108,5

Tabla 8.10 Variación del parque de vehículos y emisiones de PM₁₀ y precursores de formación de partículas secundarias en 2015 respecto a 2008 según tipología de vehículos (Escenario 2)

	TURISMOS		VEHÍCULOS LIGEROS		CAMIONES		CICLOMOTORES	MOTOS	AUTOBUSES		TOTAL
	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO	GASOLINA	GASÓLEO			URBANOS	INTERURBANOS	
Parque de vehículos	-2,7%	13,6%	-31,4%	-5,8%	-52,4%	-4,5%	-18,1%	46,9%	-1,6%	-1,6%	3,9%
Emisiones PM ₁₀	-4,5%	-13,3%	-32,2%	-27,0%	-52,4%	-24,1%	-54,4%	13,5%	-38,4%	-26,4%	-20,2%
Emisiones NO _x	-45,3%	1,4%	-51,9%	-17,1%	-52,8%	-23,6%	46,3%	39,0%	-23,2%	-19,7%	-17,2%
Emisiones SO ₂	-79,8%	-76,4%	-84,7%	-80,4%	-92,0%	-80,6%	-88,5%	-75,1%	-80,2%	-79,6%	-78,6%
Emisiones COVNM	-29,9%	-9,7%	-50,8%	-20,6%	-52,9%	-36,9%	-49,1%	5,4%	-50,7%	-26,7%	-31,9%

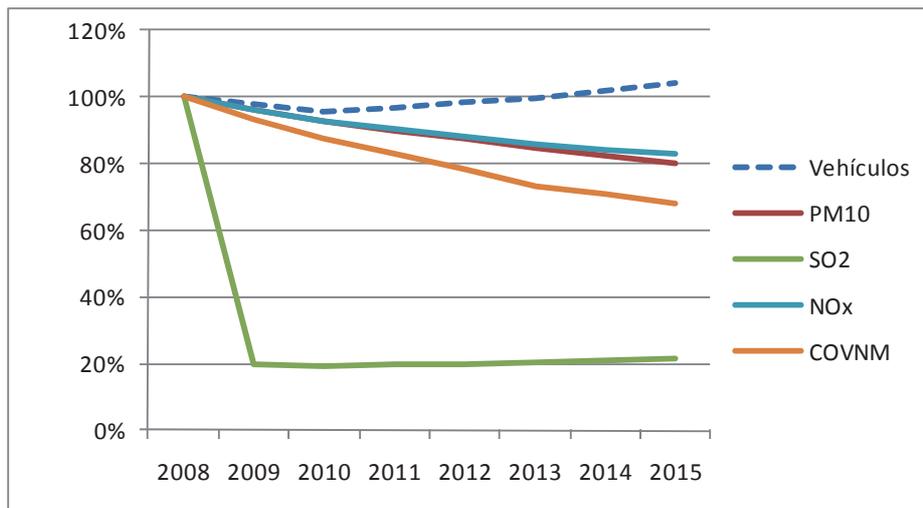


Figura 8.2 Evolución temporal del parque de vehículos y emisiones de PM₁₀ y precursores de formación de partículas secundarias (Escenario 2)

Considerando el peso relativo de cada vehículo y la disminución en las emisiones de PM₁₀ provocada por la aplicación de las nuevas Directivas EURO para cada tipo de vehículo, se observa para los dos escenarios estudiados una reducción de las emisiones de PM₁₀ correspondientes al tráfico rodado mayor en el escenario 1 que en el escenario 2.

Por ello, para el escenario 2, más desfavorable en este sentido, dado que las matriculaciones totales en el periodo 2008 - 2015 son mayores que en el escenario 1, se consigue una reducción total de las emisiones de PM₁₀ del 20,2% (con un incremento del parque de vehículos del 3,9%), frente a una reducción total de las emisiones de PM₁₀ del 25,1% que se produciría en el escenario 1 (con una reducción del parque de vehículos del 15,5%).

8.3.2 SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL

Los sucesivos Reglamentos de Instalaciones Térmicas en Edificios incorporan la variable ambiental, ya que fomentan tanto la mejora de la eficiencia energética (y por tanto la disminución del consumo de combustible por unidad de energía térmica consumida) como la reducción de emisiones de NO_x.

El Código Técnico de la Edificación aprobado en marzo de 2006 por el Real Decreto 314/2006 incorpora exigencias básicas de ahorro de energía desde 5 puntos de vista:

- Limitación de demanda de energía: estableciendo requisitos de aislamiento térmico para nuevos edificios y rehabilitación de edificios de más de 1000 m² de superficie donde se renueve más del 25% de los cerramientos
- Rendimiento de instalaciones térmicas
- Requisitos de eficiencia energética de instalaciones de iluminación

- Contribución mínima de energía solar térmica para agua caliente sanitaria en edificios de nueva construcción y rehabilitación de edificios existentes en que exista instalación de agua caliente sanitaria. Esta contribución mínima oscila entre el 30% y el 70% del caudal de agua caliente demandado
- Contribución mínima de energía solar fotovoltaica en función de usos previstos de la edificación y umbrales mínimos de superficie o de parámetros característicos del uso del edificio (plazas hoteleras, camas de hospital)

La aplicación de estos requisitos tendrá efecto a largo plazo sobre las emisiones de partículas y precursores de la formación de partículas secundarias, en tanto que incide sobre nuevas edificaciones o renovación de instalaciones pero no actúa sobre los edificios existentes.

El nuevo Reglamento de Instalaciones Térmicas de Edificios, aprobado por Real Decreto 1027/2007, establece los requisitos de eficiencia energética de instalaciones térmicas de calefacción, refrigeración y agua caliente sanitaria e impone la prohibición de utilización de combustibles sólidos de origen fósil en estas instalaciones.

El Reglamento de Instalaciones Térmicas de Edificios se complementa con una serie de normas técnicas aplicables a estas instalaciones con especificaciones en cuanto a emisiones de NO_x y CO, y en el caso de combustibles sólidos especificaciones también para partículas y carbono orgánico.

Las medidas adoptadas en este ámbito han contribuido a mantener una situación estable en las emisiones de partículas del sector doméstico, a pesar del incremento de población experimentado. Para precursores gaseosos de partículas secundarias, la evolución muestra una gran reducción de las emisiones de SO₂, fruto de las políticas de limitación del contenido en azufre en los combustibles e incrementos en las emisiones de NO_x y compuestos orgánicos volátiles.

En la Tabla 8.11 se muestra para el sector residencial/comercial/institucional la evolución de las emisiones inventariadas por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en el ámbito del Plan.

Tabla 8.11 Evolución de las emisiones inventariadas

EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES INVENTARIADAS					
	2007	2006	2005	2004	2003
PM ₁₀	69,8	70,2	70,1	68,0	68,7

8.3.3 SECTOR INDUSTRIAL

La normativa de protección del medio ambiente atmosférico (Decreto 833/1975 y Orden de 18 de octubre de 1976) ha sido el marco para el establecimiento de límites de emisión a la atmósfera a las actividades industriales y para la inspección de estas actividades industriales.

La normativa de prevención ambiental tanto nacional (evaluación de impacto ambiental) como autonómica (evaluación de impacto ambiental, informe ambiental y calificación ambiental) ha supuesto la imposición de condicionantes ambientales a las nuevas actividades autorizadas tras la entrada en vigor de la normativa.

Tabla 8.12 Estadística de procedimientos EvIA, IA y CA a nivel provincial

EXPEDIENTES INICIADOS SEGÚN TIPO Y AÑO			
AÑO	EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	INFORME AMBIENTAL	CALIFICACIÓN AMBIENTAL
2002	114	110	640
2003	94	110	981
2004	93	128	872
2005	69	100	851
2006	67	114	402
2007	21	28	769

La normativa de prevención y control integrados de la contaminación se ha aplicado tanto a las nuevas instalaciones como a las existentes, basando los límites de emisión de contaminantes a la atmósfera en las mejores técnicas disponibles. En la Tabla 8.13 se muestran las Autorizaciones Ambientales Integradas (AAI) concedidas.

Tabla 8.13 Autorizaciones Ambientales Integradas concedidas

AUTORIZACIONES AMBIENTALES INTEGRADAS CONCEDIDAS					
INSTALACIÓN	MUNICIPIO	TIPO DE RESOLUCIÓN	FECHA DE RESOLUCIÓN	TIPO DE INSTALACIÓN	CÓDIGO
AZUCARERA DE GUADALETE	Jerez de la Frontera	Autorización Modificación	15/03/2007 13/02/2009	Existente	AAI/CA/013
AZUCARERA DE GUADALCACÍN	Jerez de la Frontera	Autorización	15/03/2007	Existente	AAI/CA/012
CEMINTER HISPANIA, S.A.	Jerez de la Frontera	Autorización Corrección de errores Modificación	07/02/2007 09/03/2007 16/01/2009	Nueva	AAI/CA/014
CERÁMICA JEREZ DE LA FRONTERA, S.L.	Jerez de la Frontera	Autorización Corrección de errores Corrección de errores	30/10/2007 26/06/2008 16/09/2008	Existente	AAI/CA/037
GRANJA BERLANGUILLA, S.A.	Jerez de la Frontera	Autorización	02/02/2007	Existente	AAI/CA/010
HOLCIM ESPAÑA FABRICA DE JEREZ DE LA FRONTERA	Jerez de la Frontera	Autorización Modificación	15/09/2006 15/05/2009	Existente	AAI/CA/009
INDUSTRIA DE VIGAS Y GALVANIZADOS, S.A.	Jerez de la Frontera	Autorización Modificación	21/02/2005 08/05/2009	Nueva	AAI/CA/006
"LAS TRES CERÁMICAS"	Jerez de la Frontera	Autorización Modificación	30/10/2007 16/01/2009	Existente	AAI/CA/018
SAINT - GOBAIN VICASA, S.A FÁBRICA DE JEREZ	Jerez de la Frontera	Autorización Modificación	30/10/2007 14/08/2009	Existente	AAI/CA/015
VERINSUR, S.A. COMPLEJO MEDIOAMBIENTAL DE BOLAÑOS	Jerez de la Frontera	Autorización Modificación Corrección de errores Modificación Modificación Modificación Modificación	30/10/2007 14/08/2008 16/09/2008 18/11/2008 09/03/2009 11/05/2009 04/08/2009 08/09/2009	Existente	AAI/CA/023

Las instalaciones AZUCARERA DE GUADALCACÍN y SAINT – GOBAIN VICASA, S.A., Fábrica de Jerez, se encuentran actualmente sin actividad.

En los focos de combustión, los valores límite de emisión vienen impuestos en las AAI como se establece a continuación:

- En hornos y secaderos de gas natural tras el sistema de filtración, la emisión de partículas se limita a 50 mg/Nm³
- En combustiones de fueloil, caso específico de las calderas de AZUCARERA DE GUADALETE, se limitan las emisiones de partículas en torno a 150 mg/Nm³ y de NO_x en torno a 650 mg/Nm³, así como valores límite de emisión de SO₂ de 1.700 mg/Nm³
- En algunas AAI se especifica que en los años siguientes se dará una reducción de los valores autorizados (especialmente tras la instalación de un sistema de filtración o durante un periodo de adaptación)

Otros focos canalizados, correspondientes al transporte y almacenamiento de material particulado, disponen a su vez de límite en la emisión de partículas fijado en 30 mg/Nm³ tras el sistema de filtración correspondiente.

En la mayoría de los focos los sistemas de depuración de partículas instalados son ciclones y filtros de mangas.

Adicionalmente, las AAI recogen medidas para disminuir las emisiones no canalizadas de partículas en algunas industrias (siderurgia, fabricación de cemento, industria cerámica e industria del vidrio). Algunas de estas medidas son:

- Cuando existan almacenamientos de materiales pulverulentos a la intemperie se emplearan barreras contra el viento, dispuestas en función de los vientos predominantes en la zona para reducir las emisiones difusas
- Siempre que sea compatible con el posterior uso del material, se instalara un sistema de inyección de agua pulverizada en acopios de material pulverulento a la intemperie
- Todos los viales deberán estar pavimentados y mantenerse limpios
- En operaciones de mantenimiento o averías de los sistemas de transporte de material, se limpiara de inmediato las posibles pérdidas
- Los silos de material pulverulento deberán ser cerrados con manipulación automática

- Las puertas de las naves permanecerán cerradas cuando no sea necesario su uso
- La normativa estatal de prevención y control integrados de la contaminación se complementa a nivel autonómico con la Ley de Gestión Integral de la Calidad Ambiental, que introduce la Autorización Ambiental Unificada.

Tabla 8.14 Autorizaciones Ambientales Unificadas concedidas

AUTORIZACIONES AMBIENTALES UNIFICADAS CONCEDIDAS							
EMPRESA/ PROMOTOR	INSTALACIÓN/ ACTUACIÓN	CATEGORÍA (ANEXO LEY 7/2007)	PROVINCIA	MUNICIPIO	TIPO DE RESOLUCIÓN	FECHA DE RESOLUCIÓN	CÓDIGO
AZVI, S.A.	Instalación temporal de planta de aglomerado asfáltico SIM Tipo SB 280 para la obra de prolongación de la rodadura a la cabecera 02 del aeropuerto de Jerez de la Frontera	4.18	Cádiz	Jerez de la Frontera	Autorización	16/04/2009	AAU/CA/026/N 0/08
ESCABAHORTI, S.L.	Explotación del recurso minero de la sección A denominado Las Cabezas	1.1	Cádiz	Jerez de la Frontera	Autorización	01/12/2009	AAU/CA/051/0 9
MARPI CANTERAS, S.L.	Explotación del recurso minero de la sección A denominado Montealegre-Lomopardo	1.1	Cádiz	Jerez de la Frontera	Autorización	01/12/2009	AAU/CA/043/N 0/09

8.4 MEDIDAS O PROYECTOS DE MEJORA PLANEADOS O EN FASE DE INVESTIGACIÓN A LARGO PLAZO

La implantación de medidas a largo plazo debe estar enfocada a aquellos sectores que contribuyen en mayor grado a la presencia de partículas en el aire. Entre estos sectores destaca el tráfico, ya sea por las emisiones directas debidas a los motores de combustión interna o por la resuspensión de partículas asociadas al tránsito de vehículos.

Como medidas a largo plazo complementarias a las medidas recogidas en el Plan de Actuación merecen especial atención:

- Implantación comercial del vehículo eléctrico
- Incorporación de criterios ambientales en el diseño de las ciudades y las edificaciones

8.4.1 IMPLANTACIÓN COMERCIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

El vehículo eléctrico tiene indudables beneficios ambientales para los ambientes urbanos, derivados fundamentalmente de la ausencia de combustión, lo que conlleva que no se produzcan emisiones de gases de combustión y unas menores emisiones sonoras.

El vehículo eléctrico presenta un amplio historial de proyectos de investigación y fabricación de prototipos, encontrándonos a las puertas de su distribución comercial. No obstante, como toda nueva tecnología, el vehículo eléctrico debe superar las barreras existentes para su implantación y posterior desplazamiento de los vehículos con motor de combustión interna.

Los vehículos eléctricos pueden ser de varios tipos:

- Híbrido convencional: funciona con dos motores, uno de combustión interna y otro eléctrico, empleando uno u otro en función de las necesidades del vehículo, priorizando el uso del motor eléctrico en zonas urbanas y el motor de

combustión en vías interurbanas. Tienen una autonomía eléctrica baja, cargándose la batería eléctrica durante el funcionamiento con el motor de combustión

- Híbrido con conexión a red eléctrica: es similar al anterior pero con la posibilidad de cargar la batería conectando el vehículo a la red, por lo que no sería necesario el empleo del motor de combustión para llevar a cabo la carga de la batería
- Eléctrico puro: funciona únicamente con el motor eléctrico, pudiendo tener incorporado un pequeño motor de combustión interna para proporcionar al vehículo de autonomía en caso de agotarse la batería
- Eléctrico con pila de combustible: se trata de vehículos eléctricos que en lugar de batería disponen de un dispositivo electroquímico de conversión de la energía química del combustible (hidrógeno, gas natural) en energía eléctrica

El Gobierno de España considera que el vehículo eléctrico es una oportunidad industrial, tecnológica, energética y medioambiental, por lo que ha promovido la elaboración del Plan Integral de Impulso del Vehículo Eléctrico, actualmente en fase de redacción, orientado al fomento del vehículo eléctrico puro e híbrido con conexión a red, cuyo objetivo es alcanzar la cifra de 250.000 vehículos eléctricos en 2014, cifra consistente con alcanzar un millón de vehículos eléctricos e híbridos convencionales en 2014.

La finalidad del Plan Integral de Impulso del Vehículo Eléctrico es la introducción del vehículo eléctrico en el parque de vehículos, a fin de que, de manera progresiva, se integren en el mismo sustituyendo a los vehículos de combustión interna.

Las líneas de actuación del Plan Integral de Impulso del Vehículo Eléctrico son:

- Fomento de la demanda (flotas públicas, ayudas económicas para la adquisición, ventajas urbanas para los usuarios de vehículos eléctricos)
- Industrialización e I+D+I (programa de fomento para investigación y fabricación de vehículos eléctricos y componentes en España)
- Fomento de la infraestructura de recarga y gestión de la demanda
- Programas horizontales (comunicación, marketing, normativa, etc.)

Por lo que respecta al vehículo eléctrico con pilas de combustible, cabe destacar que en septiembre de 2009, las principales compañías automovilísticas a nivel mundial firmaron un acuerdo para homogeneizar el desarrollo y la introducción al mercado de vehículos eléctricos impulsados con pila de combustible. En el acuerdo, las compañías anticipaban que a partir del año 2015 una cantidad significativa de vehículos eléctricos con pila de combustible podrían ser comercializados.

8.4.2 INCORPORACIÓN DE CRITERIOS AMBIENTALES EN EL DISEÑO DE CIUDADES Y EDIFICACIONES

El urbanismo y la ordenación del territorio determinan buena parte del patrón de movilidad y, por tanto, a medio y largo plazo la movilidad sostenible exige planificar la ciudad y su área de influencia con criterios de reducción de la dependencia respecto al automóvil y de las necesidades de desplazamiento motorizado.

Una buena parte de los desarrollos urbanos sigue siendo ajena a los servicios de los medios de transporte público. Para evitar la continuación de este fenómeno, que estimula la dependencia respecto al automóvil, es necesario también establecer un nuevo marco de la planificación urbanística que obliguen a justificar la solución sostenible para la movilidad de las personas que vivan o accedan a los nuevos desarrollos urbanos previstos. Un criterio orientador adecuado puede ser el de la accesibilidad, es decir, la localización de actividades debe realizarse bajo criterios de facilidad de acceso en transporte colectivo o no motorizado.

La calle, como espacio de convivencia, exige nuevas reglas de uso que contrapesen el predominio físico y psicológico del automóvil. La velocidad del transporte motorizado de las calles es un parámetro fundamental para explicar la calidad de vida urbana y las posibilidades de los medios de transporte más vulnerables, peatones y ciclistas en particular. Desde esa perspectiva se debe crear un nuevo régimen circulatorio en la ciudad que garantice velocidades adecuadas a cada tipo de viario urbano bajo el criterio de procurar un nuevo equilibrio entre los distintos medios de transporte y entre la circulación y las demás funciones urbanas. La legislación establece, con una limitación general urbana de 50 km/h y dos posibilidades de mayor restricción, las áreas 30 (con limitación de velocidad a 30 km/h) y las calles residenciales o de coexistencia de tráfico (con limitación de velocidad a 20 km/h) puede ser el escenario de mínimos si se impulsan desde las distintas administraciones las operaciones de tratamiento del viario y de control de la velocidad que se corresponden con dichas limitaciones.

Otro aspecto a considerar es el diseño de las vías urbanas de mayor capacidad, debiendo establecerse criterios para el trazado viario nuevo y para la transformación del viario urbano que se prevea transformar. En los últimos tiempos, con frecuencia se ha acometido la construcción de bulevares como solución orientada a reserva de espacio para peatones y ciclistas, configuración que resulta menos adecuada desde el punto de vista de la calidad del aire que concentrar las calzadas en el centro de la vía y dotar a ésta de amplias aceras, alejando así las emisiones atmosféricas y sonoras de las viviendas. El diseño de las vías urbanas de alta capacidad orientado a mejorar la calidad del aire debería incorporar adicionalmente una separación física vegetal entre la calzada y el espacio destinado al resto de usos. Un ejemplo de configuración podría ser calzada, un seto arbustivo de 1-1,5 m de altura, hilera de árboles ornamentales, carril bici y acerado, en el que la separación vegetal cumpliría la finalidad de proporcionar una separación física de los vehículos y adicionalmente las hojas de árboles y arbustos aportarían una gran superficie sobre la que se podrían

depositar partículas, contribuyendo así a reducir los niveles de material particulado en la atmósfera. Este efecto se vería potenciado por las mañanas al condensar la humedad del ambiente, que serviría para captar, entre otras partículas, parte del material depositado sobre las calzadas y resuspendido por efecto del tráfico.

Por otra parte, el diseño arquitectónico de los edificios influye en los consumos energéticos de los mismos. Por tanto, adicionalmente a los requisitos establecidos en el Código Técnico de la Edificación y en el Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios, se deberá tener en cuenta la forma, orientación y distribución interior, protecciones solares, el aislamiento y la ventilación, adaptándola a las características climáticas de la zona.

9. PLAN DE ACTUACIÓN

El Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera, elaborado por la Consejería competente en materia de medio ambiente, parte de un profundo análisis de la zona afectada, no sólo en lo que se refiere a la calidad del aire y el origen de la contaminación, sino también en aspectos tales como la climatología, orografía y la situación socioeconómica; para determinar el estado actual y así poder sentar las bases del Plan de Actuación.

El Plan de Actuación es un conjunto de medidas, adoptadas y propuestas por las Administraciones públicas competentes, que conllevan diferentes actuaciones sectoriales y cuya aplicación de forma simultánea a corto plazo implicará una mejora apreciable para cumplir con los objetivos de calidad del aire establecidos en la legislación, aunque también se han propuesto medidas a medio y largo plazo que conllevarán una mejora adicional. De hecho con las medidas ya ejecutadas, se han conseguido disminuir los niveles de PM_{10} , no registrándose en 2009 ninguna superación del valor límite anual ni del valor límite diario en las estaciones dentro del ámbito del Plan.

En base al análisis de la caracterización química de partículas y al análisis de contribución de fuentes, los principales componentes de las partículas son:

- Material mineral
- Materia carbonosa
- Compuestos inorgánicos secundarios

Por tanto, las medidas del Plan de Actuación se encaminan a minimizar las emisiones de partículas de esta naturaleza o de precursores gaseosos que den lugar a estos compuestos. En este sentido, las medidas se han seleccionado teniendo en cuenta no sólo la evaluación de la calidad de aire de los últimos años, sino también los siguientes criterios:

- Eficacia de la medida respecto a la disminución de los niveles de partículas
- Periodo de tiempo necesario para observar la mejora en los niveles de calidad del aire
- Relación entre la eficacia de la medida y el coste económico e impacto social asociado a su implantación
- Población sobre la que repercutiría la mejora de la calidad del aire conseguida con la medida
- Medidas principalmente relacionadas con el tráfico, al ser éste el mayor problema en los núcleos de población
- Medidas preventivas que eviten el aumento de la emisión de partículas en los distintos ámbitos del Plan y en el período considerado

9.1 MEDIDAS DE MEJORA DEL PLAN

Las medidas del Plan de Actuación se estructuran en dos grupos. El primer grupo, Grupo 1, cuyas medidas se denominan con las siglas iniciales JE (Jerez de la Frontera), está integrado por aquellas actuaciones que ya están definidas en normas o planes existentes o bien han sido propuestas por algún Organismo específicamente para la elaboración del presente Plan. El segundo grupo, Grupo 2, cuyas medidas se denominan con las siglas iniciales PCA (Plan Calidad Aire), recoge las directrices de las nuevas medidas que han de ponerse en marcha como resultado de la elaboración del presente Plan, correspondiendo su definición al organismo/administración competente según el ámbito de aplicación de las mismas.

Ambos grupos de medidas atienden a la siguiente clasificación:

- TR: Medidas orientadas al sector tráfico

El tráfico es la principal fuente antropogénica local, de acuerdo con el inventario de emisiones resumido en el Capítulo 6. El tráfico tiene una influencia sobre los niveles de inmisión de PM_{10} no solo por sus emisiones directas, sino también por las emisiones de precursores gaseosos de partículas secundarias (compuestos inorgánicos secundarios y aerosol orgánico) y por la resuspensión por efecto del tráfico del material particulado depositado sobre las vías de circulación.

Por tal motivo, la mayor parte de las medidas del Plan de Actuación están encaminadas al sector tráfico.

Atendiendo al objetivo específico perseguido, las medidas orientadas al tráfico se clasifican en:

- ✓ Medidas orientadas a reducir el volumen de tráfico
- ✓ Medidas orientadas a reducir las emisiones unitarias de los vehículos
- ✓ Mejora de infraestructuras viarias
- ✓ Reducción de emisiones por transporte de mercancías

Al reducir el volumen de tráfico se reducen las emisiones de los vehículos que dejan de circular y adicionalmente la reducción del volumen de tráfico mejora la fluidez del tráfico y por tanto los vehículos que circulan reducen sus emisiones por trayecto.

La mejora de infraestructuras viarias favorece la fluidez del tráfico y por tanto reducen las emisiones por trayecto o desvían el tráfico interurbano de los núcleos de población, como es el caso de las variantes.

- CO: Medidas orientadas a actividades de construcción y demolición

La materia mineral es el principal componente del material particulado presente en la atmósfera, lo que justifica la adopción de medidas encaminadas a reducir las emisiones derivadas de actividades de construcción y demolición.

- DO: Medidas orientadas al sector residencial/comercial/institucional

El elevado número de calderas y calentadores instalados en viviendas, actividades terciarias y administraciones y servicios públicos suponen en su conjunto una de las principales fuentes de PM₁₀ inventariadas, por lo que se proponen una serie de medidas orientadas a reducir el uso de combustibles y la sustitución por combustibles menos contaminantes.

- IN: Medidas encaminadas al sector industrial

El sector industrial está sometido desde hace décadas a legislación para limitar la incidencia de sus actividades sobre el entorno. No obstante se proponen algunas medidas complementarias.

- PR: Medidas de prevención

Son medidas orientadas a prevenir emisiones.

- SN: Medidas de sensibilización

Se trata de medidas de sensibilización encaminadas a complementar otras actuaciones con la finalidad de mejorar la eficacia de dichas actuaciones, o medidas orientadas a fomentar conductas que redunden en menores emisiones.

- GE: Medidas de gestión

Son medidas orientadas a mejorar el conocimiento de la contaminación por partículas en el ámbito del Plan.

La denominación dada a cada grupo y sector permite establecer un código para cada medida de modo que exista cierta trazabilidad a la hora de determinar el origen y carácter de la misma.

9.1.1 RELACIÓN DE MEDIDAS

Se presenta a continuación una tabla resumen con la relación de las principales líneas de acción dentro del Plan de Actuación, ordenadas por sector y finalidad.

Tabla 9.1 Medidas del Plan de Actuación en Jerez de la Frontera

MEDIDAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN EN JEREZ DE LA FRONTERA			
TRÁFICO			
REDUCCIÓN DEL VOLUMEN DE TRÁFICO			
Fomento del transporte público y compartido	Fomento del transporte no motorizado	Medidas disuasorias al uso del vehículo particular	Otras medidas de movilidad urbana
Tranvías	Carril bici y fomento de la movilidad ciclista	Restricción de uso del coche	Modernización del Centro de Control de Tráfico
Conexiones ferroviarias			
Mejora del transporte público urbano	Fomento del teletrabajo	Aparcamientos regulados, bolsas de aparcamiento	
Fomento de la elaboración de planes de movilidad	Peatonalización y fomento de los desplazamientos a pie		
REDUCCIÓN DE EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS			
Combustibles alternativos	Combustibles convencionales	Resuspensión del material pulverulento	
Uso de biocombustible en transporte público	Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de vehículos	Limpieza de las vías urbanas para limitar la resuspensión de polvo por efecto del tráfico	
		Elaboración de un Plan de caminos rurales	
MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS			
Carreteras: variantes, vías principales y otras actuaciones			
REDUCCIÓN DE EMISIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS			
Reducción del desplazamiento en el transporte de mercancías			
Regulación de actividades de carga/descarga de mercancías			
ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y DEMOLICIÓN			
Aprobación de ordenanzas municipales de gestión ambiental en obras de construcción y demolición			
Planificación de obras			
Actividades en construcción y demolición			
Transporte de materiales			
Vigilancia Ambiental en obras de infraestructuras			
SECTOR INDUSTRIAL			
Aplicación de condicionantes de las Autorizaciones Ambientales Integradas			
Inspección de emisiones difusas en actividades extractivas			
Inspección de emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales			
Medidas correctoras en actividades extractivas próximas a núcleos de población			
Medidas para la reducción de emisiones en las industrias que manejan sólidos pulverulentos			
SECTOR RESIDENCIAL/COMERCIAL/INSTITUCIONAL			
Aplicación del Código Técnico de la Edificación en nueva construcción y rehabilitación de edificios			
Aplicación del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios en nueva construcción y rehabilitación de edificios			
Plan Renove de viviendas			
PREVENCIÓN			
Fomento de inversiones en proyectos o actuaciones cuya finalidad sea conseguir un ahorro de energía o el aprovechamiento de energía procedente de fuentes renovables, para la mejora del nivel de protección ambiental			
Grupos técnicos de trabajo sobre movilidad urbana sostenible			
Medidas para la reducción de la incidencia sobre los niveles de inmisión de PM ₁₀ de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas			
SENSIBILIZACIÓN			
Concienciación ciudadana. Campañas de información a la población			
Fomento de la conducción eficiente			
GESTIÓN			
Sistema de medida de la calidad del aire			
Desarrollo de una metodología para descontar la contribución de aerosol marino			

Gran parte de las medidas indicadas en los apartados siguientes relacionadas con el fomento del uso de la bicicleta no deben considerarse como aisladas sino que deben quedar enmarcadas en el futuro Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) de la Consejería de Fomento y Vivienda. Este Plan propone redes concretas para las diez principales ciudades de Andalucía (las ocho capitales más Jerez de la Frontera y Algeciras), a ejecutar en 2014, y prevé financiación para las redes de las ciudades de más de 50.000 habitantes en 2015 y más de 20.000 habitantes entre 2015 y 2016.

Asimismo, estarán integradas dentro de este Plan de mejora, las medidas derivadas de la futura Ley de Movilidad Sostenible.

Las medidas referentes a la rehabilitación energética de las viviendas en Andalucía y de mejora del espacio público en los municipios acogidos a la iniciativa de “la ciudad amable” responden a los programas recogidos en el futuro Plan Marco de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía de la Consejería de Fomento y Vivienda.

9.1.2 FICHAS DE MEDIDAS

A continuación se presenta una ficha para cada una de las medidas que integran los dos grupos del Plan de Actuación, y en las que se especifican los siguientes aspectos:

- Prescripciones técnicas generales
- Administraciones implicadas en su implantación, ejecución y seguimiento
- Calendario de ejecución
- Estimación, cuantitativa si es posible, de la mejora de la calidad del aire que se espera conseguir o de la reducción de las emisiones previstas

En el caso de medidas ya definidas orientadas a un mismo objetivo (como por ejemplo reducción del tráfico rodado), la estimación de la mejora prevista y el plazo previsto para conseguirla se valorarán de forma conjunta para todas las medidas relacionadas.

En el caso de las medidas para las que se establecen directrices para su desarrollo orientadas a una misma finalidad se propondrá un objetivo conjunto para todas las medidas relacionadas.

- Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista
- Definición del indicador para el seguimiento del grado de implantación y de la eficacia de la medida
- Otra información

9.1.3 GRUPO 1: MEDIDAS DEFINIDAS

CÓDIGO		JE/TR/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Tren tranvía Cádiz-Puerto Real-El Puerto de Santa María-Jerez
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera, así como otros municipios no incluidos en el ámbito del presente Plan de mejora de la calidad del aire
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Tren tranvía en tercer acceso a Cádiz disminuyendo significativamente la duración del trayecto entre Cádiz y Jerez de la Frontera
	Origen:	Aprobación inicial del Plan General de Ordenación Urbanística de Cádiz
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ministerio de Fomento
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Grado de desarrollo del proyecto de construcción del futuro puente sobre la Bahía y de ejecución del trazado del tren tranvía
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		JE/TR/4
NOMBRE DE LA MEDIDA		Nueva red de autobuses urbanos
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Mejora de la calidad del servicio, teniendo en cuenta los nuevos crecimientos urbanos . Creación de itinerarios directos, mejora de la cobertura espacial y reducción de tiempos
	Origen:	Plan de Movilidad de Jerez
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2008
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones de mejora acometidas. Número de viajeros por línea
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		JE/TR/6
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de la elaboración de planes de movilidad en empresas
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	- Reedición de la "Guía práctica para la elaboración e implementación de planes de transporte al centro de trabajo" elaborada por el IDAE - Incentivos para la realización de planes de transportes en polígonos industriales y centros de actividad - Reuniones/jornadas técnicas de promoción y asesoramiento
	Origen:	PASENER; ME17: Fomento de planes de movilidad en grandes centros industriales, comerciales o de servicios
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía) / Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía) / Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones realizadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	(1)
	Fuente de información:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Periodicidad de cálculo:	Anual

(1) A fecha de 31 de diciembre de 2010, las actuaciones recogidas en la ficha ya se han ejecutado

CÓDIGO		JE/TR/8
NOMBRE DE LA MEDIDA		Desarrollo de una red de carriles bici
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Creación de una red de carriles bici en grandes avenidas urbanas
	Origen:	Ayuntamiento. Plan de Acción Agenda 21 Local y Plan de Movilidad de Jerez. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Enero del 2009
	Fecha de implantación:	Diciembre del 2009
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Gradual
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Kilómetros de carril bici ejecutados
	Valor inicial:	24 km
	Valor objetivo:	30,5 km
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		JE/TR/9
NOMBRE DE LA MEDIDA		Servicio público de préstamo de bicicletas TUBICI
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Ampliación de la experiencia piloto, incrementando el número de estaciones y de bicicletas disponibles
	Origen:	Plan de Movilidad de Jerez. Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones realizadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		JE/TR/11
NOMBRE DE LA MEDIDA		Ampliación de red de calles peatonales
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Ampliación de peatonalización en calles del casco histórico de la ciudad como continuación a las medidas emprendidas anteriormente
	Origen:	Ayuntamiento. Plan de Acción Agenda 21 Local y Plan de Movilidad
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Noviembre del 2009
	Fecha de implantación:	Mediados 2012
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Metros ejecutados
	Valor inicial:	931,4 metros
	Valor objetivo:	1.533,3 metros
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		JE/TR/13
NOMBRE DE LA MEDIDA		Control de acceso de vehículos al centro
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Medida de restricción del tráfico rodado (excepto residentes y servicios) mediante un sistema lector de matrículas en determinadas zonas congestionadas
	Origen:	Plan de Movilidad de Jerez
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de km recorridos en desplazamientos urbanos e interurbanos
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		JE/TR/14
NOMBRE DE LA MEDIDA		Sistema de información de plazas libres en aparcamientos
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Paneles electrónicos de señalización en tiempo real sobre plazas disponibles en aparcamientos subterráneos. Se instalarán en las principales avenidas con la finalidad de ahorrar desplazamientos innecesarios
	Origen:	Plan de Movilidad de Jerez
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de paneles instalados
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		JE/TR/15
NOMBRE DE LA MEDIDA		Modernización del Centro de Control de Tráfico
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Innovación del Centro de Control de Tráfico con tecnología avanzada de regulación del tráfico mediante un programa que optimiza el funcionamiento de los semáforos y las condiciones de seguridad y fluidez del tráfico
	Origen:	Plan de Movilidad de Jerez
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones de innovación implementadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		JE/TR/16
NOMBRE DE LA MEDIDA		Biocombustible en transporte público
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Sustitución gradual del combustible actual (gasoil) a biocombustible en la flota de autobuses urbanos de la ciudad.
	Origen:	Ayuntamiento de Jerez de la Frontera. Plan de Acción Agenda 21 Local
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento/Empresa autobuses urbanos
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	01 de octubre de 2009
	Fecha de implantación:	Mediados de 2012
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de vehículos que sustituyen combustible. Consumo de biocombustible
	Valor inicial:	0
	Valor objetivo:	60
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		JE/TR/17
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de turismos y vehículos ligeros
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Los programas de la Unión Europea (UE) para la reducción de emisiones procedentes de vehículos de motor son una de las principales estrategias encaminadas a disminuir las concentraciones de contaminantes en el aire ambiente
	Origen:	Normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de turismos y vehículos ligeros para transporte de mercancías, iniciada con la Directiva 70/220/CE, y posteriormente modificada por: <ul style="list-style-type: none"> - Programa EURO 1: Directiva 91/441/CE y Directiva 93/59/CE - Programa EURO 2: Directiva 94/12/CE y Directiva 96/69/CE - Programa EURO 3 (2000) y EURO 4 (2005): Directiva 98/69/CE y Directiva 2002/80/CE - Programa EURO 5 (2008) y EURO 6: (2014): Reglamento (CE) N° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2007
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
	Seguimiento de la ejecución:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
	Seguimiento eficacia:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	Continuo, con mejora de las emisiones a medio-largo plazo derivada de la renovación progresiva del parque de vehículos
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evolución del parque de vehículos
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Dirección General de Tráfico
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		JE/TR/18
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación de la normativa EURO relativa a la homologación de vehículos pesados
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Los programas de la Unión Europea (UE) para la reducción de emisiones procedentes de vehículos de motor son una de las principales estrategias encaminadas a disminuir las concentraciones de contaminantes en el aire ambiente
	Origen:	Normativa Comunitaria para la regulación de emisiones de vehículos pesados para transporte de mercancías, iniciada con la Directiva 88/77/CE, y posteriormente modificada por: <ul style="list-style-type: none"> - Programas EURO I (1992) y II (1996): Directiva 91/542/CE - Programas EURO III (2000): Directiva 99/96/CE - Programas EURO IV (2005) y V (2008): Directiva 2005/55/CE - Programa EURO VI: Reglamento 595/2009
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
	Seguimiento de la ejecución:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
	Seguimiento eficacia:	Ministerio de Industria, Energía y Turismo
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	Continuo, con mejora de las emisiones a medio-largo plazo derivada de la renovación progresiva del parque de vehículos
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/TR (Ver Apartado 9.2.1 Valoración de las medidas orientadas al tráfico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Evolución del parque de vehículos
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Dirección General de Tráfico
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		JE/IN/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación de condicionantes de las Autorizaciones Ambientales Integradas
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Control del cumplimiento de condicionantes de las AAI, tanto del cumplimiento de los límites de emisión de contaminantes y de inmisión de partículas en el entorno como de la implantación de medidas correctoras
	Origen:	Autorizaciones Ambientales Integradas
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2006-2009
	Fecha de implantación:	Progresiva, con adopción de medidas en función de fechas de AAI y con controles periódicos a partir de fecha de AAI
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/IN (Ver Apartado 9.2.2 Valoración de las medidas orientadas a la industria (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Ampliación de la aplicación de medidas correctoras. Mejora de la calidad del aire en el entorno de estas actividades industriales
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de controles realizados en aplicación del Plan de Vigilancia y Control de la AAI. Evolución de las emisiones de partículas y de precursores de la formación de partículas secundarias.
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Semestral para datos agregados. Acorde a la periodicidad de controles establecidos en la AAI de cada instalación para evaluar su evolución

CÓDIGO		JE/IN/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Inspección de emisiones difusas en actividades extractivas
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Realización de inspecciones para la determinación de los niveles de partículas totales en suspensión y partículas sedimentables, de acuerdo a lo indicado en el Decreto 151/2006 sobre control de emisiones no canalizadas de partículas Cumplimentación de una lista de chequeo con los parámetros de operación necesarios para optimizar la estimación de emisiones difusas
	Origen:	
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Planes Anuales de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Fecha de implantación:	Planes Anuales de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Mejorar el conocimiento sobre las emisiones difusas con vistas a la adopción de medidas para su minimización
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de inspecciones en aplicación del Decreto 151/2006 sobre control de emisiones no canalizadas de partículas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	Se definirá anualmente en el correspondiente Plan Anual de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		JE/IN/3
NOMBRE DE LA MEDIDA		Inspección de emisiones canalizadas y fugitivas en instalaciones industriales
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Realización de inspecciones para la determinación y control de las emisiones canalizadas y fugitivas de partículas
	Origen:	
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Planes Anuales de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Fecha de implantación:	Planes Anuales de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Mejorar el conocimiento sobre las emisiones fugitivas de partículas con vistas a la adopción de medidas para su minimización
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº de inspecciones a realizar
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	Se definirá anualmente en el correspondiente Plan Anual de Inspección de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		JE/DO/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación del Código Técnico de la Edificación en nueva construcción y rehabilitación de edificios
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Requisitos de calificación energética y aislamiento térmico en la rehabilitación de edificios existentes y construcción de nuevas edificaciones
	Origen:	Código Técnico de la Edificación
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2006
	Fecha de implantación:	Continua
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/DO (Ver Apartado 9.2.3 Valoración de las medidas orientadas al sector doméstico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de edificios
	Otros:	Reducción del consumo energético en edificios, y por consiguiente de las emisiones asociadas a la generación de energía térmica y eléctrica
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de edificios con cada tipo de calificación energética
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		JE/DO/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aplicación del Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios en nueva construcción y rehabilitación de edificios
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Dotación de instalaciones de energía solar térmica en rehabilitación de edificios existentes y construcción de nuevas edificaciones
	Origen:	Reglamento de Instalaciones Térmicas en Edificios
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2007
	Fecha de implantación:	Continuo
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/DO (Ver Apartado 9.2.3 Valoración de las medidas orientadas al sector doméstico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A largo plazo, derivado de la progresiva renovación del parque de edificios
	Otros:	Reducción del consumo energético en edificios, y por consiguiente de las emisiones asociadas a la generación de energía térmica
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	m ² de placas en instalaciones de energía solar térmica
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		JE/DO/3
NOMBRE DE LA MEDIDA		Plan de Viviendas
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Intervenciones de rehabilitación del parque residencial andaluz en desarrollo de los planes de vivienda
	Origen:	Plan Concertado de Vivienda y Suelo 2008-2012. Plan Estatal de Vivienda y Rehabilitación 2009-2012
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2008
	Fecha de implantación:	Hasta 2012
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Objetivo común para Grupo de Medidas JE/DO (Ver Apartado 9.2.3 Valoración de las medidas orientadas al sector doméstico (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	A medio plazo
	Otros:	Mejora de la eficiencia energética de los edificios existentes
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	nº de viviendas afectadas por las actuaciones de rehabilitación
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Fomento y Vivienda. Ministerio de Fomento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		JE/PR/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de inversiones en proyectos o actuaciones cuya finalidad sea conseguir un ahorro de energía o el aprovechamiento de energía procedente de fuentes renovables, para la mejora del nivel de protección ambiental
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Ayudas económicas para proyectos de: <ul style="list-style-type: none"> - Ahorro y eficiencia energética - Instalaciones de energías renovables - Instalaciones de aprovechamiento energético - Estudios energéticos y acciones de difusión
	Origen:	Orden de 4 de febrero de 2009, y modificaciones posteriores, por la que se establecen las bases reguladoras de un programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía y se efectúa su convocatoria para los años 2009-2014, de la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Febrero de 2009
	Fecha de implantación:	2009-2014
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.2.4 Valoración del resto de medidas (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción de emisiones en los sectores residencial/comercial/institucional/industrial/tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Proyectos subvencionados
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Agencia Andaluza de la Energía
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		JE/PR/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Grupos técnicos de trabajo sobre movilidad urbana sostenible
Municipio/s de aplicación de la medida		A todos los adheridos al Programa Ciudad 21
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Ofrecer formación a los técnicos municipales sobre la posibilidad de tomar medidas relacionadas con la movilidad urbana sostenible mediante la realización de diferentes sesiones de trabajo: – Aparcamientos disuasorios. Incluyendo la entrega de la Guía para la implantación de aparcamientos disuasorios en Andalucía – Movilidad eléctrica – Calmado de tráfico – Sistemas inteligentes de transporte
	Origen:	Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Marzo 2010
	Fecha de implantación:	De marzo de 2010 a enero de 2011
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Modificar hábitos, reducir el consumo energético y mejorar la calidad del aire en nuestras ciudades
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de jornadas
	Valor inicial:	– Aparcamientos disuasorios: 0 – Movilidad eléctrica: 0 – Calmado de tráfico: 0 – Sistemas inteligentes de transporte: 0
	Valor objetivo:	– Aparcamientos disuasorios: 5 – Movilidad eléctrica: 2 – Calmado de tráfico: 2 – Sistemas inteligentes de transporte: 2
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		JE/SN/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento de la conducción eficiente
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	<ul style="list-style-type: none"> - Programa de formación para conducción eficiente de vehículos turismos - Reedición y distribución de Guías de Conducción Eficiente: "Manuales de conducción eficiente de vehículos ligeros" - Reedición y distribución de folletos "Consejos para una conducción eficiente" - Emisión de microespacios temáticos en RTVA - Campaña de vehículos híbridos: distribución de adhesivos entre los beneficiarios de incentivos en materia de vehículos híbridos y conducción eficiente dentro del Programa de Incentivos para el Desarrollo Energético Sostenible de Andalucía
	Origen:	PASENER; MC15: Realización de campañas de fomento de hábitos de conducción eficiente y de uso de biocarburantes, así como de incorporación de criterios de eficiencia energética en la compra de coches
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Complementario a las medidas orientadas al tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Campañas ejecutadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	(1)
	Fuente de información:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo (Agencia Andaluza de la Energía)
	Periodicidad de cálculo:	Anual

(1) A fecha de 31 de diciembre de 2010, las actuaciones recogidas en la ficha ya se han ejecutado

CÓDIGO		JE/GE/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Sistema de medida de la calidad del aire
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Mejora y optimización del Sistema de Aseguramiento de la Calidad Ambiental de Andalucía, en especial en aquello que afecte al material particulado (PM ₁₀ y PM _{2,5})
	Origen:	
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2010
	Fecha de implantación:	2010-2015
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.2.4 Valoración del resto de medidas (Grupo 1))
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Mejora de la calidad de los datos de medida de inmisión de PM ₁₀ .
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Pruebas de medición con distinta sistemática de mantenimiento
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	

9.1.4 GRUPO 2: DIRECTRICES DE LAS MEDIDAS QUE HAN DE PONERSE EN MARCHA Y CUYA DEFINICIÓN CORRESPONDE AL ORGANISMO/ADMINISTRACIÓN COMPETENTE

CÓDIGO		PCA/TR/21
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento del teletrabajo
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Elaboración de planes de teletrabajo en empresas y organismos públicos con más de 250 empleados en un mismo centro de trabajo.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo. Ayuntamiento. Empresas
	Seguimiento de la ejecución:	
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Nº planes propuestos
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo. Ayuntamiento. Empresas
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/22
NOMBRE DE LA MEDIDA		Limpieza de las vías urbanas para limitar la resuspensión de polvo por efecto del tráfico
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Ejecución de un programa de limpieza de viales con diversas frecuencias de limpieza
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Estudio para definir la frecuencia de limpieza de vías de circulación y el tipo de vías a limpiar para reducir la resuspensión de PM ₁₀ por efecto del tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Grado de implantación
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/23
NOMBRE DE LA MEDIDA		Elaboración de un Plan de mejora de caminos rurales
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Plan orientado a identificar las actuaciones prioritarias en asfaltado o mejora de los caminos que prestan servicio tanto al tráfico a pequeños núcleos de población como a la agricultura en ambiente controlado y actividades extractivas. Posterior ejecución de posibles medidas disuasorias para vehículos particulares y de otras posibles actuaciones
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción del levantamiento de polvo por tráfico de vehículos por caminos sin asfaltar
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Kilómetros de camino asfaltado. Medidas disuasorias implantadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/24
NOMBRE DE LA MEDIDA		Regulación de actividades de carga/descarga de mercancías
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	- Dotación de las zonas habilitadas para carga y descarga y regulación de los horarios de estas actividades - Limitación de pesos de los vehículos que entran en la localidad para realizar la carga y descarga
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Medidas implantadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/TR/25
NOMBRE DE LA MEDIDA		Incentivos para fomento del transporte público
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Potenciación de incentivos económicos para fomentar el transporte público con nuevas actuaciones como ampliación de la integración tarifaria, descuentos adicionales para colectivos de interés, convenios con empresas para mejorar condiciones para empleados
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento. Consorcio de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento. Consorcio de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento. Consorcio de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones llevadas a cabo
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento. Consorcio de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz
	Periodicidad de cálculo:	Mensual

CÓDIGO		PCA/TR/26
NOMBRE DE LA MEDIDA		Fomento del transporte público y compartido
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Tranvía para el transporte en el núcleo urbano de la ciudad de Jerez de la Frontera
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda CTM de Cádiz
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda CTM de Cádiz
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda CTM de Cádiz
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Actuaciones llevadas a cabo
	Valor inicial:	-
	Valor objetivo:	-
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/CO/1
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aprobación y aplicación de ordenanza municipal de gestión ambiental en obras de construcción y demolición. Planificación de obras
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	<p>Las medidas relativas a la planificación de obra se determinarán en función del área (menos de 1000 m², entre 1000 y 15000 m² y más de 15000 m²) y consistirán en:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Empleo de materiales prefabricados para minimizar las tareas de preparación in situ -Minimización del transporte rodado del material -Minimización del uso de explosivos en las tareas de demolición -Localización de actividades generadoras de polvo y almacenamientos lo más alejado posible de los límites de la obra -Disposición de áreas específicas para el estacionamiento de vehículos y maquinaria -Campañas informativas entre el personal de las medidas a llevar a cabo en la construcción y demolición -Asfaltado de las zonas con más tráfico rodado -Minimización de las tareas susceptibles de levantamiento de polvo en días secos y con viento -Minimización de las diferencias de cota en actividades de trasiego de material. <p>Los requisitos específicos para cada obra se formularán en la correspondiente licencia de obras</p>
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción de la suspensión de partículas en obras de construcción y de aporte de material particulado susceptible de resuspenderse por efecto del tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Licencias concedidas con condicionantes para limitar la suspensión de partículas, para cada categoría de obras. Medidas implantadas derivadas del condicionado de las licencias
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/CO/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aprobación y aplicación de ordenanza municipal de gestión ambiental en obras de construcción y demolición. Actividades en construcción y demolición
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Las medidas relativas a las actividades de construcción y demolición se determinarán en función del área (menos de 1000 m ² , entre 1000 y 15000 m ² y más de 15000 m ²) y consistirán en: -Pulverización periódica de agua para el asentamiento de las partículas -Humectación del material para su trasiego -Humectación previa a tareas de excavación,etc. -Priorización de limpieza húmeda y aspiración a vacío frente a la limpieza por barrido -Creación de barreras antiviento/pantallas en zonas de almacenamiento o de previsible levantamiento de polvo -Almacenamiento de escombros, tierras retiradas, etc. en lugares techados cuando sea posible. En los demás casos, cubrir el material -Re-vegetación de áreas trabajadas para su asentamiento. Cuando no sea posible, realizar el asentamiento mediante geotextiles -Filtrado de aire -Humectación mientras se llevan a cabo tareas de molienda, cortes, etc. de material susceptible de levantar polvo. Los requisitos específicos para cada obra se formularán en la correspondiente licencia de obras
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción de la suspensión de partículas en obras de construcción y de aporte de material particulado susceptible de resuspenderse por efecto del tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Licencias concedidas con condicionantes para limitar la suspensión de partículas, para cada categoría de obras. Medidas implantadas derivadas del condicionado de las licencias
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/CO/3
NOMBRE DE LA MEDIDA		Aprobación y aplicación de ordenanza municipal de gestión ambiental en obras de construcción y demolición. Transporte de materiales
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Las medidas relativas al transporte de materiales se determinarán en función del área (menos de 1000 m ² , entre 1000 y 15000 m ² , más de 15000 m ²) y consistirán en: -Compactación del terreno de tránsito y mantenimiento adecuado -Restricción de la velocidad de los vehículos -Lavado de los vehículos al abandonar la obra, especialmente centrado en las ruedas y la parte baja -Cobertura de la carga de los vehículos -Uso de vehículos y maquinaria con filtros de partículas -Riego de los caminos y zonas de tránsito -Cobertura de cintas transportadoras y demás medios de transporte Los requisitos específicos para cada obra se formularán en la correspondiente licencia de obras
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Reducción de la suspensión de partículas en obras de construcción y de aporte de material particulado susceptible de resuspenderse por efecto del tráfico
INDICADORES SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Licencias concedidas con condicionantes para limitar la suspensión de partículas, para cada categoría de obras. Medidas implantadas derivadas del condicionado de las licencias
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/CO/4
NOMBRE DE LA MEDIDA		Vigilancia Ambiental en obras de infraestructuras
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Elaboración e implantación de un Plan de Vigilancia y Control Ambiental en obras de infraestructuras con la finalidad de disminuir las emisiones fugitivas de partículas y el arrastre de materia mineral hacia las vías de circulación
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Organismos promotores de las obras Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamientos Consejería de Fomento y Vivienda
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de planes elaborados
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	
	Periodicidad de cálculo:	

CÓDIGO		PCA/IN/4
NOMBRE DE LA MEDIDA		Medidas correctoras en actividades extractivas próximas a núcleos de población
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Adopción de medidas para la reducción de la incidencia de las actividades extractivas de las canteras (priorizando aquellas próximas a los núcleos de población) según los resultados de las inspecciones realizadas. Las posibles medidas son: - Riego fijo/móvil - Limpieza de viales en el entorno de la cantera - Limpieza de neumáticos de camiones a la salida de la cantera - Compactación y asfaltado de caminos de acceso - Reducción del tiempo entre explotación y restauración - Limitación de la velocidad de circulación - Instalación de barreras cortavientos - Uso de cintas transportadoras con protección - Cubrición del material a transportar con lonas - Empleo de captadores de polvo en la perforación - Desmonte secuencial y progresivo de la zona de extracción
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Para cada actividad, tres meses tras la realización de la inspección
	Fecha de implantación:	A definir en función de la naturaleza de las medidas a adoptar
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	A definir para cada instalación en función de los resultados de la inspección
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Mejora de la calidad del aire en el entorno de actividades extractivas, priorizando las más próximas a zonas urbanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de medidas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		PCA/IN/5
NOMBRE DE LA MEDIDA		Medidas para la reducción de emisiones en las industrias que manejan sólidos pulverulentos
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Adopción de medidas para la reducción de la incidencia de las emisiones de instalaciones que manejan sólidos pulverulentos (priorizando aquellas próximas a los núcleos de población) según los resultados de las inspecciones realizadas. Las posibles medidas son: - Riego fijo/móvil - Limpieza del viario interior de las instalaciones - Implantación de Sistemas de Gestión Medioambiental.
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Empresas afectadas
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	Para cada actividad, tres meses tras la realización de la inspección
	Fecha de implantación:	A definir en función de la naturaleza de las medidas a adoptar
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	A definir para cada instalación en función de los resultados de la inspección
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Mejora de la calidad del aire en el entorno de las instalaciones, priorizando las más próximas a zonas urbanas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de medidas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Semestral

CÓDIGO		PCA/PR/3
NOMBRE DE LA MEDIDA		Medidas para la reducción de la incidencia sobre los niveles de inmisión de PM ₁₀ de la resuspensión de polvo en zonas no pavimentadas
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de áreas no pavimentadas desprovistas de vegetación en núcleos urbanos: <ul style="list-style-type: none"> • Pavimentado de zonas • Transformación a suelo con cubierta vegetal - Limitación de acceso a vehículos a áreas no pavimentadas para reducir la resuspensión de partículas - Actuaciones para limitar el aporte de material particulado a vías de circulación
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Jerez de la Frontera
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Jerez de la Frontera
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Jerez de la Frontera
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Cinco años
	Otros:	Reducción de la suspensión de PM ₁₀ a la atmósfera y el aporte de material particulado a las vías de circulación procedente de zonas urbanas no pavimentadas
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Relación de actuaciones realizadas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Jerez de la Frontera
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/SN/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Concienciación ciudadana. Campañas de información a la población
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Organizar talleres, edición de folletos y/o divulgación en internet donde se conciencie a la población sobre el beneficio del uso del transporte público en detrimento del coche y se informe sobre una conducción eficiente
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Ayuntamiento de Jerez de la Frontera
	Seguimiento de la ejecución:	Ayuntamiento de Jerez de la Frontera
	Seguimiento eficacia:	Ayuntamiento de Jerez de la Frontera
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	
	Fecha de implantación:	
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Contribución de la población al cumplimiento de objetivos marcados para la disminución del tráfico
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Número de campañas
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Ayuntamiento de Jerez de la Frontera
	Periodicidad de cálculo:	Anual

CÓDIGO		PCA/GE/2
NOMBRE DE LA MEDIDA		Desarrollo de una metodología para descontar la contribución de aerosol marino
Municipio/s de aplicación de la medida		Jerez de la Frontera
DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA	Reseña:	Metodología para el cálculo de la contribución del aerosol marino a la calidad del aire (fuente natural susceptible de ser descontada de acuerdo con la Directiva 2008/50/CE) en la zona, a fin de someterla a aprobación por la Comisión Europea para poder descontar su contribución
	Origen:	Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera
ORGANISMOS IMPLICADOS	Implantación:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
	Seguimiento de la ejecución:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
	Seguimiento eficacia:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
CALENDARIO	Fecha de aprobación:	2010
	Fecha de implantación:	2011
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Ver Apartado 9.3.3 Objetivo para medida orientada a descontar la contribución del aerosol marino
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	
	Otros:	Descontar la contribución natural (aerosol marino) de los niveles medidos de PM ₁₀
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Elaboración de la metodología/Aprobación por la Comisión Europea
	Valor inicial:	
	Valor objetivo:	
	Fuente de información:	Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
	Periodicidad de cálculo:	Anual

9.2 VALORACIÓN CONJUNTA DE LAS MEDIDAS DE MEJORA INCLUIDAS EN EL GRUPO 1 (MEDIDAS DEFINIDAS)

9.2.1 VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS ORIENTADAS AL TRÁFICO (GRUPO 1)

El presente apartado recoge los resultados obtenidos tras la modelización de las emisiones procedentes del tráfico rodado, considerando la aplicación de las medidas correctoras incluidas en el Grupo 1 del Plan de Actuación.

Tabla 9.2 Medidas correctoras para el tráfico (Grupo 1) para las que se ha realizado la valoración conjunta

CÓDIGO DE GRUPO DE MEDIDAS		GRUPO1/JE/TR
CÓDIGO DE LAS MEDIDAS AGRUPADAS		JE/TR/2; JE/TR/4; JE/TR/6; JE/TR/8; JE/TR/9; JE/TR/11; JE/TR/13; JE/TR/14; JE/TR/15; JE/TR/16; JE/TR/17; JE/TR/18
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Reducción de la media anual del orden de 0,9 µg/m³ para fondo urbano y 1,5 µg/m³ para los hotspots de tráfico
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2015
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Especificado en la ficha de cada medida
	Valor inicial:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Valor objetivo:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Fuente de información:	Especificado en la ficha de cada medida
	Periodicidad de cálculo:	Especificado en la ficha de cada medida

Las emisiones de los vehículos se reducen tanto por la modernización de la flota con vehículos con menores emisiones específicas como por la mejora de la fluidez del tráfico que repercute en menores emisiones por trayecto. La proyección del parque de vehículos y sus emisiones se han estimado de acuerdo a lo indicado en el Apartado 8.3.1. En base a la evolución del parque de vehículos y al efecto de su renovación sobre las emisiones de PM₁₀, se estima que las emisiones de PM₁₀ medias por vehículo puedan situarse en 2015 en el 89% de las emisiones unitarias actuales.

Asimismo, considerando las medidas de fomento del transporte público, las medidas de fomento del transporte no motorizado y las medidas disuasorias al uso del vehículo particular, se estima una reducción de la Intensidad Media Diaria de vehículos en el rango 7-9%.

El efecto combinado de estas medidas correctoras se modeliza en la misma zona del núcleo urbano de Jerez seleccionada en el Capítulo 7. Cabe indicar que la metodología seguida para la aplicación del modelo de dispersión de contaminantes CAL3QHC, tras la adopción de las medidas correctoras, es la misma que se empleó para la modelización realizada antes de aplicar estas medidas correctoras.

A continuación, se presenta la 9.3 que recoge la comparativa entre los resultados obtenidos para las medias anuales y el percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ antes y después de la aplicación de las medidas correctoras.

Tabla 9.3 Contribución del tráfico rodado a los niveles de inmisión de PM₁₀

RECEPTOR	Media anual PM ₁₀ (µg/m ³)		Percentil 90,41 diario PM ₁₀ (µg/m ³)	
	Inicial	Tras medidas correctoras	Inicial	Tras medidas correctoras
Palacio Provincial de Ferias y Exposiciones	0,47	0,36	0,66	0,51
Plaza del Caballo	0,89	0,69	1,27	0,98
Plaza de las Marinas	0,28	0,22	0,46	0,36
Parque de la Plata	0,21	0,16	0,32	0,25
Real Escuela Andaluza de Arte Ecuestre	0,04	0,03	0,07	0,05
Plaza de Toros	0,54	0,42	0,73	0,57
Plaza del Mamelón	0,21	0,16	0,33	0,26
Plaza de Santiago	0,34	0,26	0,45	0,35
Calle Larga	0,21	0,16	0,28	0,22
Plaza de San Lucas	0,02	0,02	0,04	0,03
Catedral	0,14	0,11	0,20	0,16
Alcázar	0,14	0,11	0,20	0,16
Glorieta de Cuatro Caminos	0,85	0,66	1,11	0,86
Estación de ferrocarril	0,50	0,39	0,79	0,61
Receptor 1	0,53	0,41	0,83	0,64
Receptor 2	0,46	0,36	0,71	0,55
Receptor 3	0,47	0,36	0,73	0,57
Receptor 4	0,55	0,43	0,73	0,57
Receptor 5	0,15	0,12	0,25	0,19
Receptor 6	0,12	0,09	0,21	0,16
Receptor 7	0,51	0,40	0,75	0,58
Receptor 8	0,51	0,40	0,75	0,58
Receptor 9	0,54	0,42	0,72	0,56
Estación de inmisión Jerez-Chapín	0,13	0,10	0,22	0,17
Máximo de la Malla	2,65	2,05	2,83	2,19

Tal y como puede observarse en la Tabla 9.3, los valores más altos de los parámetros estadísticos analizados en los puntos de interés considerados, se producen en los receptores Plaza del Caballo y Glorieta de Cuatro Caminos.

La Figura 9.1 representa la contribución del tráfico en Jerez a la media anual de PM₁₀, tras la aplicación de las medidas correctoras previstas en el Grupo 1 (Medidas definidas). Tal y como puede observarse, las concentraciones más altas de PM₁₀ se producen en las vías con mayores valores de IMD y en los puntos más complejos (intersecciones, rotondas, etc.), encontrándose el máximo en la Avda. Nuestra Señora de la Paz. Se obtiene un valor máximo en la malla, de 2,05 µg/m³ a unos 900 m al oeste de la estación de inmisión Jerez-Chapín.

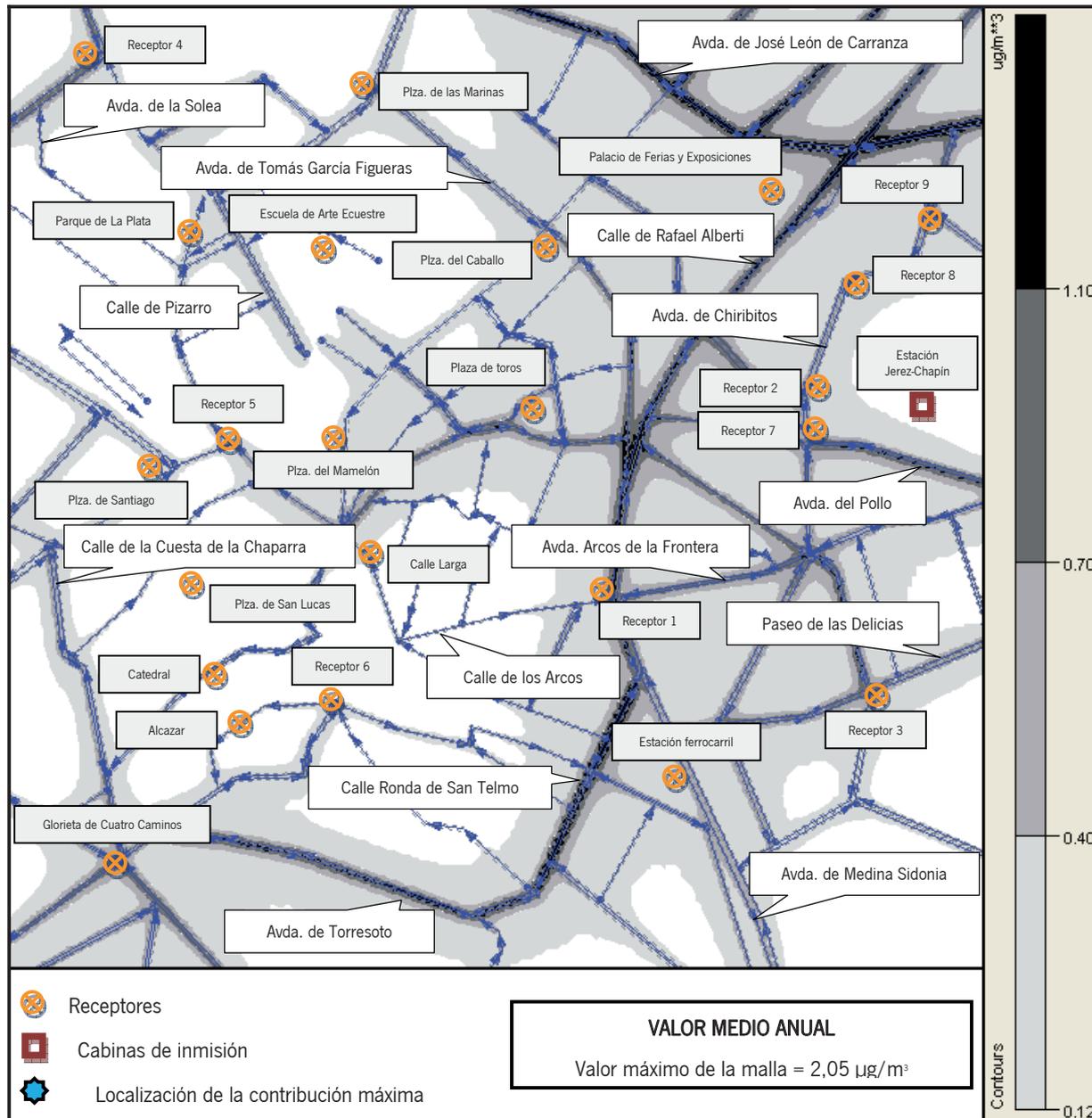


Figura 9.1 Contribución del tráfico en el núcleo urbano de Jerez a la media anual de PM₁₀

Como se observa en la Tabla 9.3, presentada anteriormente, la contribución del tráfico al valor máximo de la media anual de PM₁₀ en la malla pasa de 2,65 a 2,05 µg/m³, tras la aplicación de las medidas correctoras. Asimismo, la contribución al percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ pasa de 2,83 a 2,19 µg/m³.

Se espera que el resto de contribuciones del tráfico no modelizadas (resuspensión de material particulado por efecto del tráfico, formación de compuestos inorgánicos secundarios, formación de aerosol orgánico secundario) reduzcan los niveles de inmisión de PM₁₀ de forma equivalente a las contribuciones modelizadas, de manera que el conjunto de medidas del Grupo 1 del Plan de Actuación reducirán en un 17% los niveles de PM₁₀. Si sumamos los efectos esperados por todas las contribuciones del tráfico, modelizadas y no modelizadas, la mejora total para la media anual de PM₁₀ se estima del orden de 0,7 µg/m³ para fondo urbano y del orden de 1,2 µg/m³ para los hotspots de tráfico.

9.2.2 VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS ORIENTADAS A LA INDUSTRIA (GRUPO 1)

El presente apartado recoge los resultados obtenidos tras la modelización de las emisiones procedentes de las actividades industriales, considerando la aplicación de las medidas correctoras incluidas en el Grupo 1 del Plan de Actuación.

Tabla 9.4 Medidas correctoras para la Industria (Grupo 1) para las que se ha realizado la valoración conjunta

CÓDIGO DE GRUPO DE MEDIDAS		GRUPO 1/JE/IN
CÓDIGO DE LAS MEDIDAS AGRUPADAS		JE/IN/1
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Entorno de instalación cerámica en Polígono Industrial El Portal: - Media anual: 0,7 µg/m ³ - Percentil 90,41 de los valores medios diarios: 1,7 µg/m ³ Fondo urbano: - Media anual: 0,02 µg/m ³ - Percentil 90,41 de los valores medios diarios: 0,1 µg/m ³
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	2010
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Especificado en la ficha de cada medida
	Valor inicial:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Valor objetivo:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Fuente de información:	Especificado en la ficha de cada medida
	Periodicidad de cálculo:	Especificado en la ficha de cada medida

El presente apartado recoge los resultados obtenidos tras la modelización de las actividades industriales consideradas en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera, teniendo en cuenta la aplicación de las limitaciones establecidas en las Autorizaciones Ambientales Integradas correspondientes.

Cabe indicar que la modelización realizada en el presente apartado no incluye las emisiones procedentes de las canteras ya que las medidas correctoras previstas son de aplicación a las instalaciones industriales.

Se presentan los resultados obtenidos para la modelización de las actividades industriales (sin considerar las canteras), en la situación preoperacional y en la situación futura, tras la aplicación de las medidas correctoras.

En la situación futura, se ha considerado la reducción de las emisiones de una actividad cerámica ubicada en el ámbito del Plan, teniendo en cuenta los valores límite de emisión requeridos a dicha instalación en su Autorización Ambiental Integrada correspondiente.

La metodología seguida para la aplicación del modelo de dispersión de contaminantes AERMOD es la misma que la contemplada en las modelizaciones recogidas en el Capítulo 7 del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera.

A continuación, se presenta la Tabla 9.5 que recoge la comparativa entre los resultados de la modelización de actividades industriales (sin incluir las actividades extractivas) obtenidos para las medias anuales y el percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ antes y después de la aplicación de las medidas correctoras.

Tabla 9.5 Contribución de las actividades industriales a los niveles de inmisión de PM₁₀

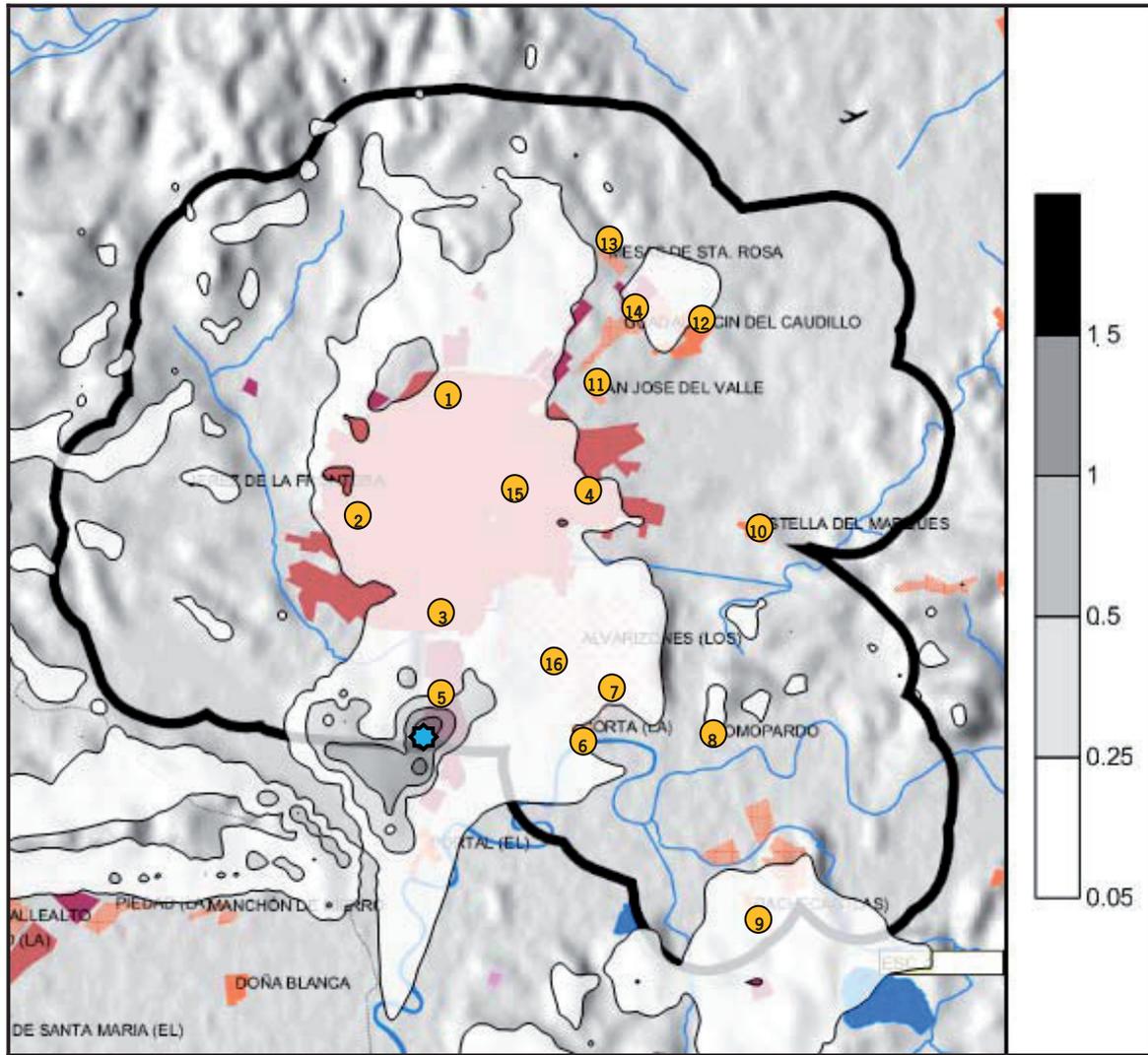
RECEPTORES		Media anual PM ₁₀ (µg/m ³)		Percentil 90,41 diario PM ₁₀ (µg/m ³)	
		Inicial	Tras medidas correctoras	Inicial	Tras medidas correctoras
ZONAS HABITADAS	Jerez I (1)	0,07	0,06	0,16	0,13
	Jerez II (2)	0,10	0,06	0,24	0,14
	Jerez III (3)	0,06	0,04	0,15	0,09
	Jerez IV (4)	0,07	0,04	0,21	0,12
	P.I. El Portal (5)	0,13	0,08	0,34	0,20
	La Corta (6)	0,05	0,03	0,11	0,07
	Los Alvarizones (7)	0,07	0,05	0,17	0,10
	Lomopardo (8)	0,03	0,02	0,07	0,05
	Las Pachecas (9)	0,07	0,06	0,15	0,12
	Estella del Marqués (10)	0,03	0,02	0,09	0,06
	San José del Valle (11)	0,04	0,03	0,15	0,09
	Guadalcaçín (12)	0,04	0,03	0,09	0,07
	Mesas de Santa Rosa (13)	0,03	0,03	0,09	0,06
	Ciudad del transporte (14)	0,04	0,03	0,10	0,07
ESTACIONES DE INMISIÓN (RVCCAA)	Jerez-Chapín (15)	0,07	0,04	0,20	0,12
	Cartuja (16)	0,16	0,10	0,38	0,22
Máximo de la malla		1,79	1,05	4,04	2,37

Tal y como puede observarse en la Tabla 9.5, la contribución más alta de las instalaciones industriales a la media anual de PM₁₀ en receptores discretos, en la situación preoperacional, se produce en el receptor P.I. El Portal (en la zona próxima a la ubicación de la actividad cerámica), resultando de 0,13 µg/m³. En la situación futura, el valor más alto de la media anual de PM₁₀ en receptores discretos, se produce igualmente en dicho receptor, resultando de 0,08 µg/m³.

Asimismo, la contribución más alta de las instalaciones industriales al Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ se produce de nuevo en el receptor P.I. El Portal (en la zona próxima a la ubicación de la actividad cerámica), resultando de 0,34 µg/m³. En la situación futura, el valor más alto para el Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ se produce igualmente en dicho receptor, resultando de 0,20 µg/m³.

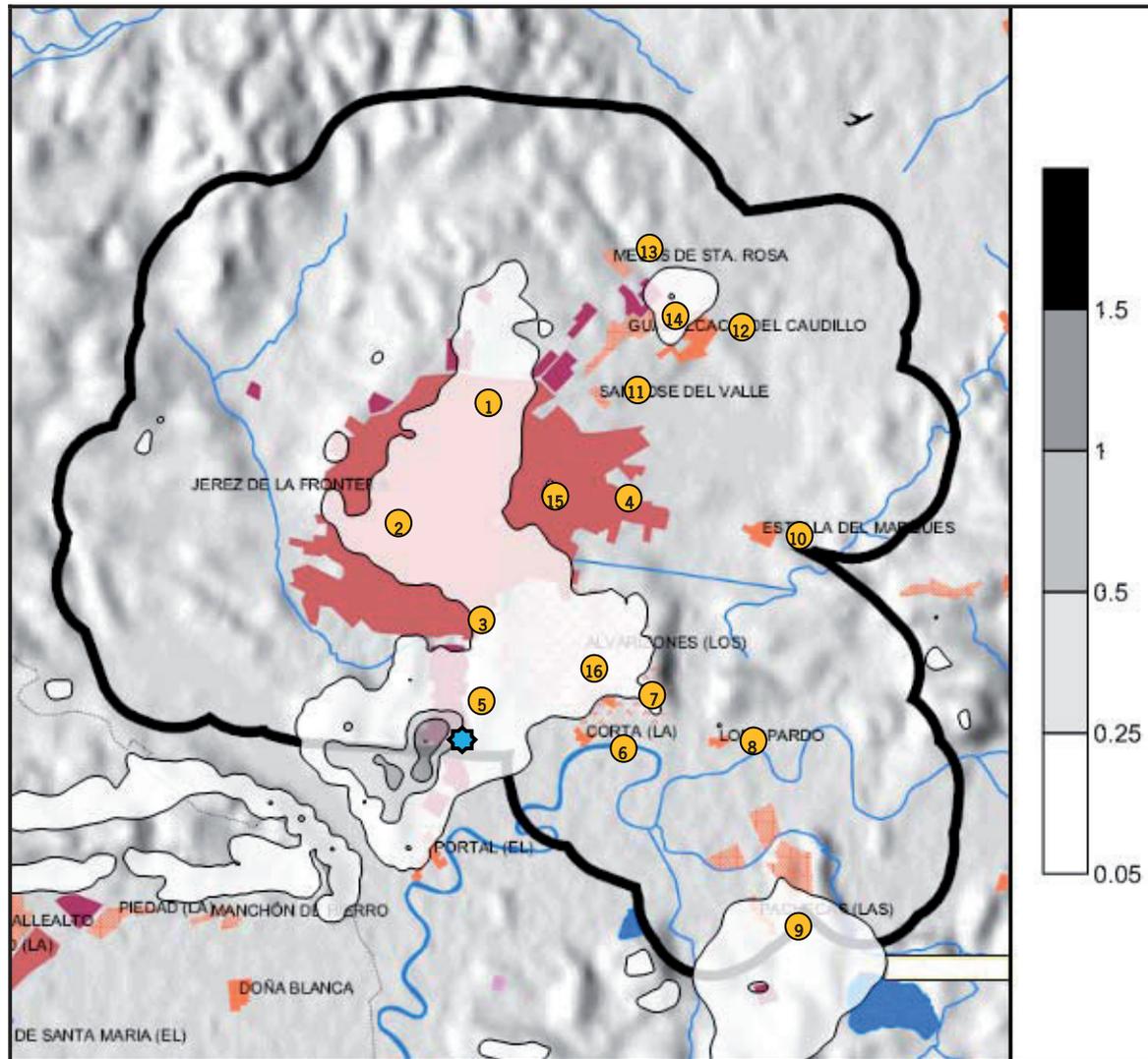
Por otro lado, en cuanto a los valores registrados en las estaciones de inmisión, se observa que los valores más altos se producen en la estación Cartuja, que es la estación más próxima a la localización de las actividades industriales. En dicha estación, los niveles registrados para la media anual de PM₁₀ pasan de 0,16 a 0,10 µg/m³ y el Percentil 90,41 pasa de 0,38 a 0,22 µg/m³.

A continuación, se representan las líneas de isoconcentración para la media anual y el percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ en las situaciones preoperacional y futura tras la adopción de los condicionantes establecidos en la AAI.



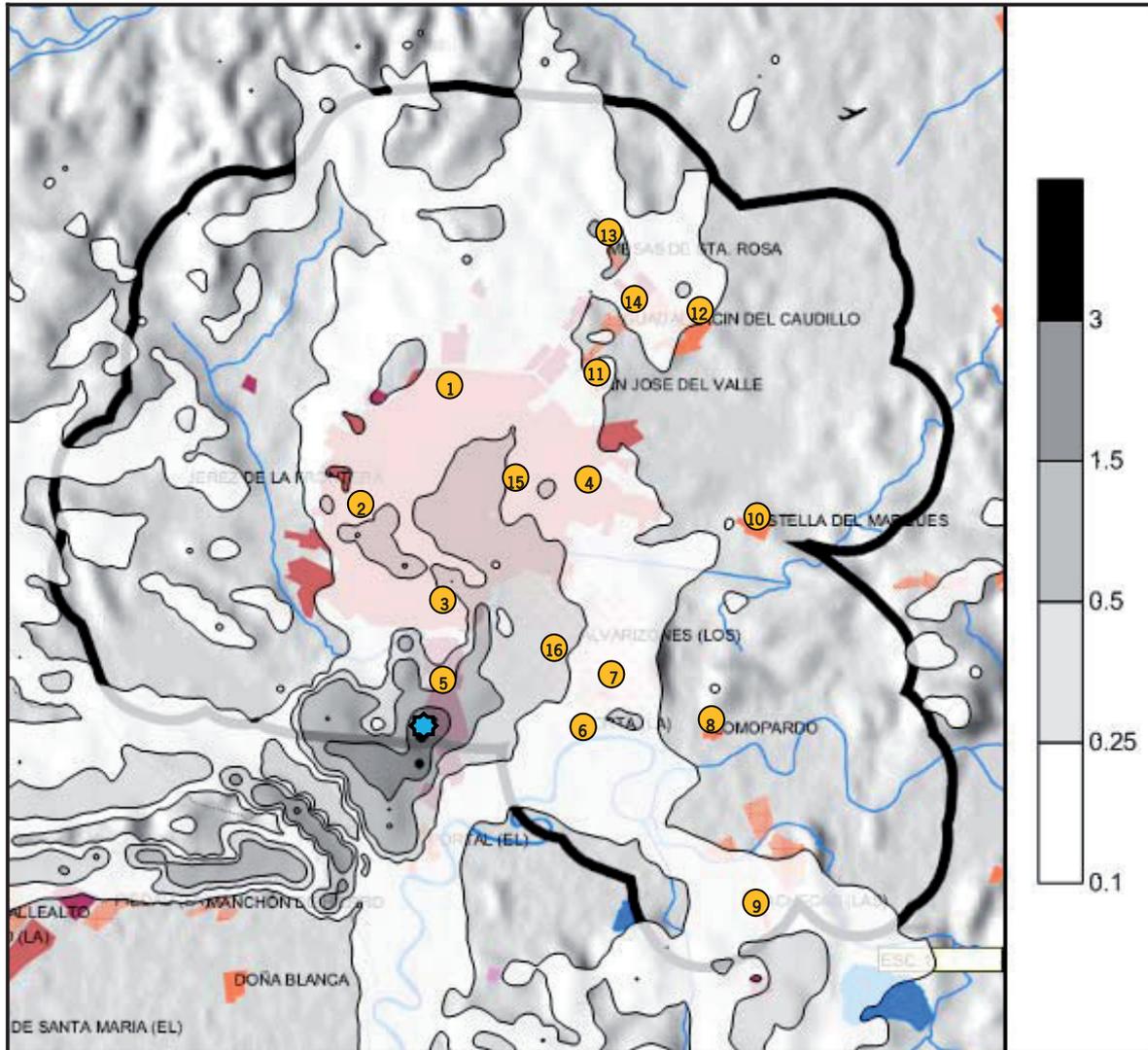
Localización de la contribución máxima

Figura 9.2 Media anual de PM₁₀ (µg/m³). Situación preoperacional



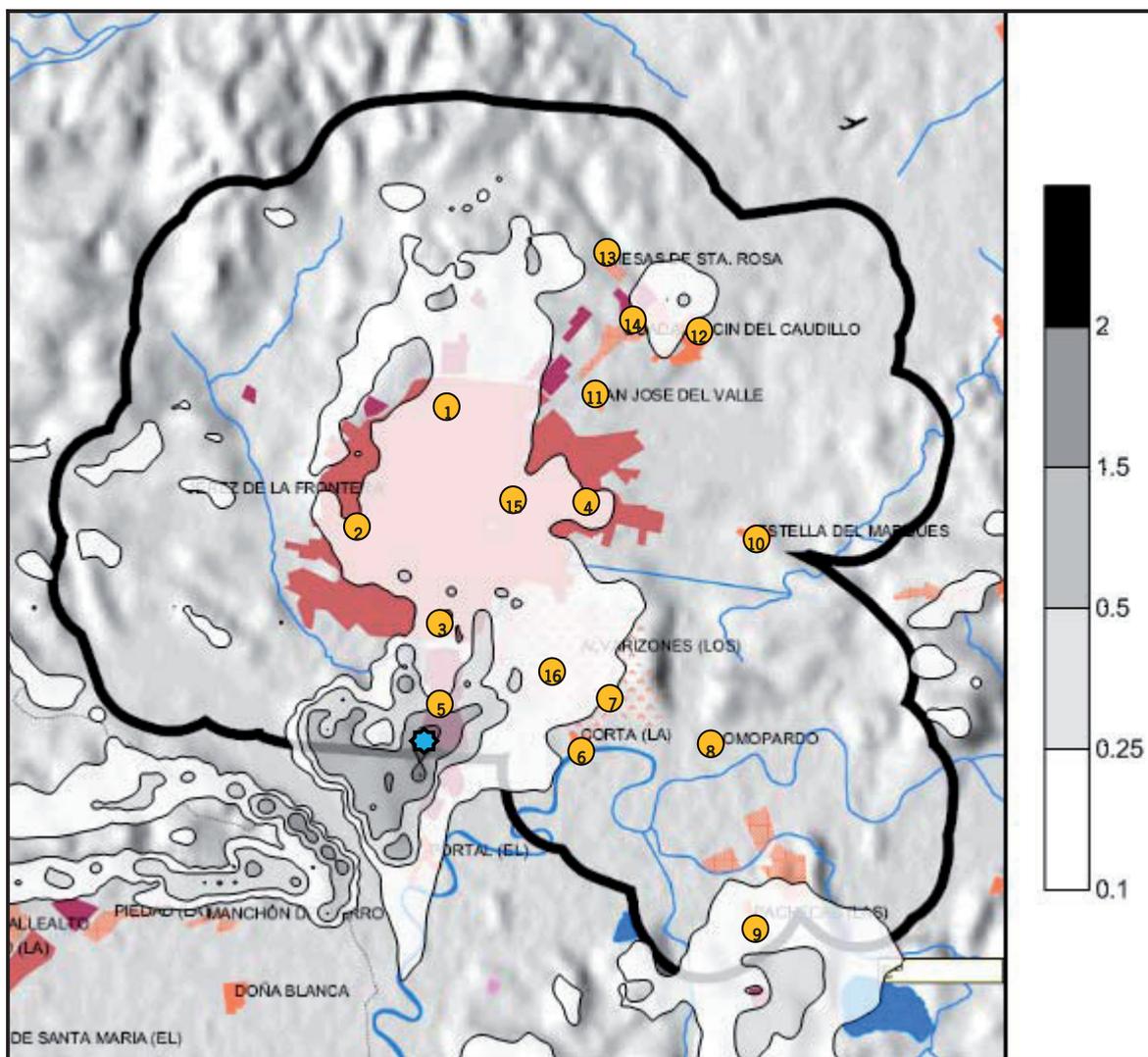
★ Localización de la contribución máxima

Figura 9.3 Media anual de PM₁₀ (µg/m³). Situación futura



★ Localización de la contribución máxima

Figura 9.4 Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ (µg/m³). Situación preoperacional



 Localización de la contribución máxima

Figura 9.5 Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ (µg/m³). Situación futura

Como se observa en la Tabla 9.5 presentada anteriormente, la contribución de las actividades industriales al valor máximo de la media anual de PM₁₀ en la malla pasa de 1,79 a 1,05 µg/m³, tras la aplicación de las medidas correctoras. Asimismo, la contribución al percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀ pasa de 4,04 a 2,37 µg/m³. Por tanto, se espera que la aplicación de los valores límite de emisión establecidos en la AAI de la instalación cerámica, reduzca de forma apreciable la contribución de las actividades industriales a los niveles de inmisión de PM₁₀. La mejora modelizada se estima del orden de 0,7 µg/m³ para la media anual y de 1,7 µg/m³ para el percentil 90,41 de los valores diarios en el entorno de las industrias metalúrgicas, y para el fondo urbano del orden de 0,02 µg/m³ para la media anual y de 0,1 µg/m³ para el percentil 90,41 de los valores diarios.

Destacar que la modelización realizada ha considerado únicamente las emisiones canalizadas, proponiéndose en las correspondientes Autorizaciones Ambientales Integradas medidas correctoras para limitar las emisiones difusas. Asimismo el Plan de Actuación incorpora medidas de control de la efectividad de emisiones difusas y propone en su caso medidas adicionales.

9.2.3 VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS ORIENTADAS AL SECTOR DOMÉSTICO (GRUPO 1)

El presente apartado recoge una valoración de la aplicación de las medidas correctoras orientadas al sector residencial/comercial/institucional incluidas en el Grupo 1 del Plan de Actuación.

Tabla 9.6 Medidas correctoras para el sector doméstico (Grupo 1) para las que se ha realizado la valoración conjunta

CÓDIGO DE GRUPO DE MEDIDAS		GRUPO1/JE/DO
CÓDIGO DE LAS MEDIDAS AGRUPADAS		JE/DO/1; JE/DO/2; JE/DO/3;
OBJETIVO AMBIENTAL	Estimación de la mejora de la calidad del aire esperada:	Mantenimiento de la contribución actual, compensando el incremento que se produciría por el aumento de la población
	Plazo estimado para alcanzar la mejora prevista:	Progresivo en el tiempo
	Otros:	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN	Descripción:	Especificado en la ficha de cada medida
	Valor inicial:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Valor objetivo:	Especificado, en su caso, en la ficha de cada medida
	Fuente de información:	Especificado en la ficha de cada medida
	Periodicidad de cálculo:	Especificado en la ficha de cada medida

Estas medidas tienen un efecto tanto en la emisión de partículas primarias como en la formación de partículas secundarias en la atmósfera.

En relación a las emisiones de partículas primarias, las mejoras derivadas de las medidas anteriores son debidas a:

- El menor consumo de combustibles en calefacción: tanto por mejora de aislamiento derivado de la entrada en vigor de la calificación energética en nueva edificación y rehabilitación de edificios existentes, como por la mejora de la eficiencia energética de los equipos
- El menor consumo de combustibles en producción de agua caliente sanitaria: tanto por la obligatoriedad de instalar equipos de producción de agua caliente sanitaria con energía solar térmica en nueva edificación y rehabilitación de edificios existentes, como por la mejora de la eficiencia energética de los calentadores
- La prohibición de empleo de combustibles sólidos de origen fósil en calderas domésticas a partir de 2012

De forma análoga, la formación de partículas secundarias disminuye tanto por la reducción de emisiones locales de NO_x en instalaciones de calefacción y producción de agua caliente sanitaria, como por la reducción de emisiones de ámbito regional asociadas a las menores necesidades de generación de energía eléctrica, debido a la optimización del consumo en los edificios derivada de la mejora del aislamiento térmico de los mismos.

La mejora de la calidad del aire asociada a estas medidas viene derivada fundamentalmente de la renovación del parque de edificios, siendo por tanto medidas a largo plazo y de muy compleja valoración a corto y medio plazo. No obstante, se estima que estas medidas contribuyen fundamentalmente a evitar el incremento de las emisiones del sector doméstico.

9.2.4 VALORACIÓN DEL RESTO DE MEDIDAS (GRUPO 1)

Estas medidas no se valoran en términos de reducción de los niveles de inmisión de material particulado, sino que su valoración es cualitativa centrada en los objetivos que se persiguen.

Las medidas orientadas a prevención y gestión tienen por finalidad complementar las medidas adoptadas en otros ámbitos para mejorar su eficacia, o bien, mejorar el conocimiento de los niveles de contaminación por partículas (distribución territorial, composición química, etc.) y sus posibles orígenes, con el objeto de optimizar las posibles medidas complementarias que sea necesario adoptar.

9.3 OBJETIVO CONJUNTO DE LAS MEDIDAS DE MEJORA INCLUIDAS EN EL GRUPO 2 (DIRECTRICES PARA DESARROLLO DE MEDIDAS ADICIONALES)

9.3.1 OBJETIVO PARA MEDIDAS ORIENTADAS A LIMITAR LA CONTRIBUCIÓN DE MATERIA MINERAL

La materia mineral supone el principal aporte a los niveles de inmisión de PM₁₀ en prácticamente todos los emplazamientos analizados en Andalucía, constituyendo en Jerez la materia mineral del orden del 40% de la masa total de PM₁₀. Por esta causa, gran parte de las medidas del Grupo 2 se centran en la reducción de la contribución de materia mineral.

Las medidas previstas para reducir la resuspensión de materia mineral por efecto del tráfico (medidas para limitar el tráfico y el contenido de materia mineral en las calzadas), por efecto de actividades de construcción y demolición, por actividades extractivas, por manejo de sólidos pulverulentos en actividades industriales y por efecto del viento (pavimentado o cobertura vegetal en solares, etc.) pueden tener un efecto significativo sobre los niveles de inmisión de PM_{10} , aunque su efecto es difícilmente predecible habida cuenta de la imposibilidad de cuantificar la contribución de las distintas fuentes de materia mineral, dada su similar naturaleza química.

En base a los niveles de fondo suburbano medidos en otros emplazamientos, se estima que la contribución de las fuentes locales de materia mineral es del orden de $8-12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, por lo que el objetivo para las medidas del Grupo 2 propuestas en el Plan de Actuación para limitar la contribución de la materia mineral sería del orden de $2-6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en la media anual para el fondo urbano, asociado a una eficacia del 20-50% en la reducción de emisiones antropogénicas de partículas minerales y/o en la deposición de materia mineral sobre vías de circulación susceptible de ser suspendida en la atmósfera por efecto de la circulación de vehículos sobre dichas vías.

9.3.2 OBJETIVO PARA MEDIDAS ORIENTADAS A LIMITAR LA CONTRIBUCIÓN DE MATERIA CARBONOSA Y COMPUESTOS INORGÁNICOS SECUNDARIOS

El resto de medidas del Grupo 2 se orientan fundamentalmente a complementar a las medidas del Grupo 1 destinadas a reducir la contribución del tráfico, que a su vez se traduce en una contribución a la materia carbonosa y a los niveles de compuestos inorgánicos secundarios derivados de las emisiones locales de precursores gaseosos. Adicionalmente se incluye también una medida destinada a reducir las emisiones en los sectores residencial/comercial/institucional y pequeñas instalaciones industriales.

El objetivo para las medidas del Grupo 2 propuestas en el Plan de Actuación orientadas a tráfico y sectores residencial/comercial/institucional y pequeñas instalaciones industriales sería del orden de $0,2-0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en la media anual para el fondo urbano. Este objetivo es menor que para materia mineral debido al gran número de medidas de esta naturaleza ya incluidas en el Grupo 1.

9.3.3 OBJETIVO PARA MEDIDA ORIENTADA A DESCONTAR LA CONTRIBUCIÓN DEL AEROSOL MARINO

El aerosol marino procede de una fuente natural que puede descontarse a efectos de evaluar la superación de límites de PM_{10} . En base a la estimación objetiva de la caracterización química, el aporte de aerosol marino a la media anual es del orden de $3-3,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, por lo que la medida de desarrollar una metodología para descontar este aporte natural equivaldría a reducir la media anual en $3-3,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

9.4 MEDIDAS DE MEJORA DE ÁMBITO REGIONAL

Las medidas orientadas a la reducción del consumo de energía eléctrica mediante el incremento de la eficiencia energética, conllevan una reducción en la producción de las centrales eléctricas. Sin embargo, cuando disminuye la demanda de energía en localizaciones concretas, no es posible conocer en qué instalaciones, de las que suministran a la red de transporte de energía eléctrica, se reducirá la producción. Por ello, la mejora de la calidad del aire lograda con estas medidas se considera de ámbito regional.

La mejora se debe a que al reducirse la producción, se reducen las emisiones de SO_2 y NO_x , que dan lugar a la formación de compuestos inorgánicos secundarios que contribuyen a nivel regional a los valores de inmisión de PM_{10} .

A nivel nacional, dentro de la "Estrategia de ahorro y eficiencia energética en España 2004 – 2012. Plan de acción 2008 – 2012", se incluyen medidas de carácter general relativas a la mejora de la eficiencia energética, como pueden ser:

- Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones actuales de alumbrado público exterior
- Realización de estudios, análisis de viabilidad y auditorías para la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones
- Campaña de implantación de bombillas de bajo consumo

España viene realizando importantes esfuerzos para reducir las emisiones de contaminantes a la atmósfera, entre los que se encuentran SO_2 , NO_x , NH_3 (gases precursores de la formación de compuestos inorgánicos secundarios) y COVNM (precursor de la formación de aerosol orgánico secundario). Los datos anuales del Inventario Nacional de Emisiones así lo reflejan. Pese a ello, las proyecciones de las emisiones al año 2010, año establecido por la Directiva de Techos Nacionales de Emisión para el cumplimiento de los valores límites fijados para los contaminantes atmosféricos a los que aplica, muestran aún un desvío por exceso de los valores actuales con respecto a dichos techos. En enero de 2008 se publicaba el II Programa Nacional de Reducción de Emisiones (II PNRE). Las medidas puestas en marcha en los ámbitos nacional y autonómico desde la publicación del Programa inciden significativamente en las emisiones nacionales de los contaminantes de la Directiva, reduciendo en un porcentaje importante la distancia a los techos con respecto a la prevista en la fecha de publicación del II PNRE. El análisis realizado en este Plan muestra esa diferencia que se traduce en una reducción de la distancia al objetivo del 37,5% al 19% en NO_x y del 33,9% al 13% en COVNM,

lo que refleja una mejora significativa. Para reducir la distancia que aún nos separa del objetivo, se presenta este Plan de Acción de Reducción de Techos Nacionales, con el objeto de impulsar las medidas necesarias para aproximarse al cumplimiento de los Techos Nacionales de Emisión establecidos por la Directiva. El Plan no sólo plantea un nuevo escenario objetivo, cuantificando las medidas adicionales que incorpora, sino que propone una serie de líneas de trabajo que permitan promover todas las medidas incluidas en los escenarios base y objetivo.

Asimismo, a nivel autonómico dentro del "Plan andaluz de acción por el clima 2007-2012", en adelante PAAC, se da apoyo a la política energética andaluza en materia de ahorro y eficiencia energética con medidas que van desde la reducción de la factura energética de la administración pública hasta el apoyo a nuevos desarrollos tecnológicos y la implantación de los mismos que supongan una mejora en la eficiencia. Concretamente, los objetivos del PAAC son los siguientes:

- Auditoría energética en edificios públicos
- Incentivar la eficiencia energética
- Fomento de energías renovables (solar térmica, solar fotovoltaica, biomasa para usos térmicos, etc.)
- Sustitución de sistemas energéticos con grandes emisiones de GEI por la mejor tecnología disponible
- Optimización energética en municipios
- Apoyar la cogeneración
- Ahorro y eficiencia energética en equipos ofimáticos

El Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética 2007-2013 plantea once objetivos con un marcado carácter indicativo, incidiendo en su consecución no sólo el impulso dado desde la administración pública andaluza, sino también otros factores ajenos a su ámbito competencial.

Tabla 9.7 Objetivos del Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética 2007-2013

CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS A 2013			
OBJETIVOS PASENER	2013 OBJETIVO	2011 SEGUIMIENTO	2013 GRADO DE CUMPLIMIENTO OBJETIVO (%)
Objetivo 1: Aporte de las fuentes de energía renovable a la estructura de energía primaria ⁽¹⁾ (%)	18,3	15,8	86,3
Objetivo 2: Potencia eléctrica instalada con tecnologías renovables frente a la potencia eléctrica total (%)	39,1	35,6	91,0
Objetivo 3: Producción bruta de energía eléctrica con fuentes renovables frente al consumo neto de energía eléctrica (%)	32,2	33,5	104
Objetivo 4: Ahorro de energía primaria ⁽²⁾ con respecto al consumo de energía primaria ⁽³⁾ en 2006 (%)	8	4,4	55,0
Objetivo 5: Reducción de la intensidad energética primaria respecto a la de 2006 (%)	-1	-4,3	430
Objetivo 6: Consumo de biocarburantes respecto al consumo de gasolinas y gasóleos en transporte (%)	8,5	6,8	80,0
Objetivo 7: Situar el índice de calidad de servicio (TIEPI ⁽³⁾) en los valores (conjunto de Andalucía)	1,56	1,54	98,7
Objetivo 8: Residentes en núcleos de entre 10.000 y 20.000 habitantes con posibilidad de acceso a gas frente a la población residentes en la totalidad de los núcleos (%)	80	60,4	75,5
Objetivo 9: Reducción de las emisiones de CO ₂ por unidad de generación eléctrica (%)	-20	-19,8	99,0
Objetivo 10: Emisiones evitadas de CO ₂ (millones de toneladas)	11	7,5	68,2
Objetivo 11: Aporte total de las fuentes de energía renovable frente al consumo de energía final ⁽¹⁾ (%)	27,7	23,3	84,1

(1) Excluyendo usos no energéticos

(2) Acumulado

(3) Tiempo de interrupción equivalente de la potencia instalada

Fuente: Agencia Andaluza de la Energía

Por otra parte, a nivel municipal se están desarrollando diversas actuaciones que contribuyen de forma significativa a la mejora de la eficiencia energética y a la reducción del gasto energético de los mismos. Concretamente, se ha creado una oficina que canalice y

facilite, y en algunos casos elabore, toda la información de reducción y optimización del consumo energético de la ciudad proponiendo alternativas y localizando recursos para cumplir sus fines.

No obstante, a nivel local con anterioridad a la creación de la mencionada oficina, se han desarrollado las siguientes iniciativas con el objetivo de reducir el consumo energético:

- La sustitución del alumbrado público, reemplazando lámparas 400 W de vapor de mercurio (VM) por 250 W de vapor de sodio de alta presión (VSAP) y 150 W de VSAP por 70 W Halogenuros
- Telegestión, estabilización y reducción de flujo en cabecera en el alumbrado

Asimismo, Jerez de la Frontera se ha suscrito al "Pacto de Alcaldes" con fecha 5 de junio de 2009, con la aceptación de todos los compromisos del mismo y en particular de los siguientes:

- Ir más allá de los objetivos establecidos por la Unión Europea para 2020, reduciendo las emisiones de CO₂ en nuestros territorios en al menos un 20%
- Aplicar un Plan de Acción para la Energía Sostenible, incluyendo un inventario de emisiones de referencia que profile como los objetivos serán alcanzados, al menos en un año
- Elaborar un informe de seguimiento de al menos cada dos años a partir de la aprobación del Plan de Acción para la evaluación, seguimiento y control
- Organizar un "Día de la Energía" o "Día del Pacto de los Alcaldes", en colaboración con la Comisión Europea y otras partes interesadas, permitiendo a la ciudadanía beneficiarse directamente de las ventajas por un uso más inteligente de la energía, y con regularidad informar a los medios de comunicación locales sobre acontecimientos acerca del Plan de Acción
- Asistir y participar con la Unión Europea en la Conferencia anual de alcaldes por una Europa de la Energía Sostenible

Por último, destacar en relación a las políticas de fomento de la biomasa para usos térmicos es sustitución de otros combustibles, que dado que con este combustible se incrementa la emisión de partículas a la atmósfera, deberían enfocarse a aquellas zonas en las que la calidad del aire no se vea afectada por problemas de material particulado en el ambiente.

9.5 REDUCCIONES CONSEGUIDAS CON LAS MEDIDAS PLANTEADAS

La tabla siguiente muestra un resumen en relación a los objetivos de reducción de los niveles de PM₁₀. En ella, se muestra la reducción de los niveles de PM₁₀ que se consigue con el conjunto de medidas de tráfico recopiladas en este Plan de mejora de la calidad del aire. Estas medidas se encuentran recopiladas como medidas del Grupo 1 en los anteriores apartados de este.

Asimismo, se incluyen los objetivos de reducción que deberían alcanzarse con el conjunto de medidas incluidas en las directrices propuestas por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para desarrollo de medidas adicionales. Estas directrices se han desarrollado en este Capítulo como medidas del Grupo 2. Para realizar el cálculo de la reducción, se ha considerado el rango que cada medida introduciría, según se ha detallado anteriormente.

Tabla 9.8 Resumen en relación a los objetivos de reducción de los niveles de PM₁₀.

Medidas		Reducción (µg/m³)	
Grupo	Clasificación	Fondo	Hot spot
Grupo 1	Tráfico	0,7	1,2
	Medidas orientadas a la industria	0,02	0,02
	Total Grupo 1	0,72	1,22
Grupo 2	Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia mineral	de 2,0 a 6,0	de 2,0 a 6,0
	Objetivo para medidas orientadas a limitar la contribución de materia carbonosa y compuestos inorgánicos secundarios	de 0,2 a 0,4	de 0,2 a 0,4
	Objetivo para medida orientada a descontar la contribución de aerosol marino	de 3,0 a 3,5	de 3,0 a 3,5
	Total Grupo 2	de 5,2 a 9,9	de 5,2 a 9,9
	Objetivo a cumplir	0,0	3,0
	Objetivo a cumplir tras aplicar Grupo 1	-	1,78
	Necesidad de aplicar Grupo 2	No	Sí
	Objetivo a cumplir tras aplicar Grupo 2	-	-
	Reducción adicional necesaria (medidas complementarias al Grupo 2)	No	No

9.6 CONSIDERACIONES FINALES CON RESPECTO A LOS OBJETIVOS DE REDUCCIÓN A CONSEGUIR

Como se ha puesto de manifiesto en el análisis anterior, las medidas propuestas consiguen rebajar los niveles de fondo por debajo de los valores legales establecidos.

El análisis de los puntos de máxima concentración debida al tráfico se ha realizado para el punto máximo de la zona de estudio, aunque puede considerarse como una referencia en el conjunto de hot spot que pudieran existir en la zona. Se observa que las medidas propuestas más los objetivos que pudieran alcanzarse con el conjunto de directrices de medidas propuestas, denominadas del Grupo 2, completan el objetivo de reducción que es necesario establecer para conseguir la ausencia de superaciones diarias y anuales en los puntos de máxima concentración de tráfico.

En conclusión, no cumple con las medidas del Grupo 1 (Apartado 9.1.3) pero sí si se añaden las del Grupo 2 (Apartado 9.1.4).

10. MEDIO DE FINANCIACIÓN

10.1 INTRODUCCIÓN

A efectos del cálculo de las inversiones a realizar, se toma como referencia Junio de 2008 por ser la fecha de entrada en vigor de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

Para la estimación de las inversiones previstas se considera el plazo de vigencia del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera, años 2013-2015.

El Plan se nutre tanto de recursos privados como públicos.

La financiación privada de actuaciones consideradas como significativas, tanto en fases anteriores del Plan como en la actual, se centra fundamentalmente en las empresas afectadas por la Ley 16/2002 de prevención y control integrado de la contaminación (IPPC). Muchas de estas actuaciones, con marcado carácter ambiental, están orientadas desde la Administración, y otras desde la propia iniciativa de las empresas en aras de mejorar sus procesos productivos con tecnologías ambientalmente más respetuosas.

Dentro de la financiación pública intervienen diversos organismos e instituciones, Ayuntamientos, Mancomunidades de Servicios, Diputación Provincial, Ministerio de Fomento, así como la propia Junta de Andalucía, a través de diferentes Consejerías.

Parte de estas inversiones se financian con Fondos de la Unión Europea, ya sean Fondos de Cohesión o Fondos FEDER, dentro del seno del nuevo Marco Operativo hasta el año 2013.

Las ayudas que la Administración de la Junta de Andalucía puede conceder con el objeto de fomentar la adopción por parte de las empresas de medidas destinadas, entre otras, a la protección del medio ambiente se regulan mediante el Decreto 23/2009 de 27 de Enero, que establece y unifica las bases que regulan todas las ayudas a favor del medio ambiente y del desarrollo sostenible. Por lo que respecta a la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, las empresas pueden acogerse a la Orden de 4 de febrero de 2009, por la que se establecen las bases reguladoras de un programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía y se efectúa su convocatoria para los años 2009-2014.

La Orden de 9 de junio de 2006, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones a las inversiones en infraestructuras e instalaciones destinadas a la protección del medio ambiente, y se convocan ayudas para la realización de actuaciones que se citan en la disposición adicional única. En su artículo 6, dispone que los sectores a los que se dirigen las ayudas previstas, así como las medidas concretas de adaptación ambiental que pueden ser subvencionadas para cada sector, serán establecidas mediante la correspondiente convocatoria.

10.2 CUANTIFICACIÓN ECONÓMICA, DISTRIBUCIÓN TEMPORAL Y ENTIDAD FINANCIADORA

La valoración económica de las actuaciones previstas se centra en el análisis de aquellas actividades, estudios, dotaciones, obras, etc., que guardan una relación clara con la zona afectada por el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera y con sus objetivos. Geográficamente se considerarán sólo las actuaciones ejercitadas en el ámbito del Plan.

Para el análisis económico de las actuaciones a realizar, se diferencia entre inversiones públicas y privadas.

10.2.1 INVERSIONES DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

▪ Junta de Andalucía

El escenario financiero, al estar financiado con Fondos FEDER, se ha elaborado en dos períodos, uno referido a la anualidad 2013, al acabar en este último año el marco financiero europeo en vigor, y el otro para el resto de anualidades 2014 a 2015, que queda pendiente de la aprobación del nuevo marco europeo y, por tanto, de que se elabore un nuevo escenario financiero complementario para este período. Las líneas de actuación y medidas de desarrollo de los programas de cada área serán incorporadas en la medida que el marco presupuestario lo permita, y serán recogidas en las memorias anuales de seguimiento del Plan.

– Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

El grueso de las actuaciones es promovido desde la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y su Delegación Provincial, en Cádiz. Se han realizado multitud de programas, estudios, informes, inventarios, publicaciones, dotaciones de equipamientos, campañas de información, etc., que en la aplicación de diferentes planes y programas promovidos desde la Junta de Andalucía, han tenido incidencia de alguna u otra forma en el área del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera. Muchas de estas actuaciones de carácter regional, tienen dotaciones presupuestarias regionales difíciles de trasladar a los municipios implicados.

Las actuaciones más significativas, desde el punto de vista de la aplicación del Plan de Mejora de la Calidad del Aire, son aquellas que están específicamente destinadas al control ambiental, la implantación de la IPPC, calidad del aire ambiente, etc.

En resumen, el total de la inversión prevista por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Jerez de la Frontera en el año 2013, es de 86.538 €.

– **Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo**

La Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, a través de la Agencia Andaluza de la Energía, que gestiona la Orden de 4 de febrero de 2009, por la que se establecen las bases reguladoras de un programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía, dispondrá de 30.028.574 € para el año 2013. Los créditos destinados a los Planes de Mejora de la Calidad del Aire dependen de la demanda de incentivos solicitados al respecto.

▪ **Ayuntamientos**

La inversión prevista por el Ayuntamiento del municipio afectado por el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de de Jerez de la Frontera en el período 2013-2015, es de 12.000 €.

10.2.2 INVERSIONES PRIVADAS

En general, todas las empresas han incrementado su volumen de inversiones mediante nuevos proyectos, modificaciones y mejoras para afrontar con garantía la obtención de la Autorización Ambiental Integrada (AAI), para poder dar cumplimiento a los requisitos de la mencionada Ley IPPC; lo que ha supuesto mejoras en los procesos en cuanto a emisiones a la atmósfera.

11. PLAN DE VIGILANCIA

En el presente capítulo se describe el Plan de Vigilancia propuesto para determinar la evolución de los niveles de calidad del aire en Jerez de la Frontera, así como para determinar el grado de cumplimiento de las medidas consideradas en los anteriores apartados de este documento.

11.1 PLAN DE VIGILANCIA DE LA CALIDAD DEL AIRE

El Plan de Vigilancia de la Calidad del Aire tiene como objetivo principal determinar la evolución de los valores de PM_{10} y $PM_{2.5}$ que se van a registrar en la zona de Jerez de la Frontera. Se convierte así en una herramienta imprescindible para determinar la evolución de las concentraciones de estos contaminantes, comprobándose la efectividad de las medidas tomadas para conseguir su reducción.

El Plan de Vigilancia debe contar con las medidas ya disponibles mediante la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en la zona de estudio. Adicionalmente, si no se considerara suficiente el número de medidas a partir del conjunto de estaciones fijas disponibles, debe planificarse un conjunto de campañas mediante unidades móviles o captadores gravimétricos de partículas.

Asimismo, para realizar el seguimiento de otros contaminantes diferentes a las partículas, se debe utilizar el conjunto de estaciones fijas, campañas de las unidades móviles de medida de la calidad del aire, campañas de captadores difusivos y técnicas de modelización.

Para el caso concreto de Jerez de la Frontera, el Plan de Vigilancia de la Calidad del Aire se describe en los siguientes apartados.

11.1.1 ESTACIONES FIJAS DE LA RED DE VIGILANCIA Y CONTROL DE LA CALIDAD DEL AIRE

En el Apartado 5.1 se ha descrito la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire en Jerez de la Frontera. La zona de estudio cuenta con un conjunto de sensores automáticos para la determinación de partículas y contaminantes gaseosos.

En el Anexo V de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008 relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, de próxima transposición al ordenamiento jurídico español, se establece el número mínimo de puntos de muestreo para SO_2 , NO_2 , NO , Pb , benceno, CO y PM (suma de PM_{10} y $PM_{2.5}$). También se establece que cuando $PM_{2.5}$ y PM_{10} se midan en la misma estación de medición, estas mediciones contarán como dos puntos de muestreo separados.

En el Anexo IX de esta Directiva, se establecen los criterios para determinar el número mínimo de puntos de muestreo para la medición fija de ozono.

En el Anexo XIV se definen los requisitos de medición para la determinación del Indicador de Exposición Media. Así, se establece un punto de muestreo por cada millón de habitantes calculado sumando las aglomeraciones y otras zonas urbanas de más de 100.000 habitantes. Estos puntos de muestreo podrán coincidir con los contemplados anteriormente.

También se ofrecen indicaciones acerca del número mínimo de puntos de muestreo para mediciones fijas destinados a evaluar el cumplimiento de los niveles críticos para la protección de la vegetación en zonas distintas de las aglomeraciones.

Para determinar ese número mínimo de puntos de muestreo, es necesario conocer la población de la zona de estudio y la evaluación de cada contaminante en cuanto a estrategias de evaluación. Para ello, se toma la evaluación del año 2008 y la población de la zona, a partir del Padrón Municipal de Habitantes de 2008, estimándose una población en Jerez de la Frontera de 205.364 habitantes. Jerez de la Frontera no constituye una zona por sí mismo, sino que se encuentra incluido en la zona de evaluación denominada "Núcleos de 50.000 a 250.000 habitantes", por lo que los requisitos mínimos de puntos de muestreo deben cumplirse sobre la zona de evaluación. A título orientativo, se muestra la comparación entre los puntos de muestreo instalados en Jerez de la Frontera y los que deberían existir en caso de que este municipio constituyera por sí mismo una zona de evaluación.

Tabla 11.1 Comparación del número actual de puntos de muestreo con el número mínimo indicado en la legislación para la zona de Jerez de la Frontera (partículas)

CONTAMINANTE		NÚMERO DE PUNTOS DE MUESTREO		
		ACTUAL		MÍNIMO REQUERIDO
		BETA	GRAVIMÉTRICO	
PM	PM_{10}	2	-	2
	$PM_{2.5}$	-	-	

Tabla 11.2 Comparación del número actual de puntos de muestreo con el número mínimo indicado en la legislación para la zona de Jerez de la Frontera (resto de contaminantes)

CONTAMINANTE	NÚMERO DE PUNTOS DE MUESTREO	
	ACTUAL	MÍNIMO REQUERIDO
PM ₁₀	2	1
SO ₂	2	-
CO	2	-
NO _x	2	1
O ₃	2	-
Pb	-	-
As, Cd, Ni	-	-
HAP	-	-
Benceno	2 ⁽¹⁾	1

(1) Se incluye las ubicaciones de la Red de Captadores Difusivos de BTEX en las estaciones de Cartuja y Jerez-Chapín

Para la determinación de Pb, As, Cd, Ni y HAP en esta zona se recurre a las mediciones realizadas en ubicaciones próximas, o mediante el empleo de Unidades Móviles.

Así, la zona de evaluación denominada "Núcleos de 50.000 a 250.000 habitantes", dispone de dos ubicaciones para la determinación de metales (Mediterráneo en Almería y Ronda del Valle en Jaén) y una ubicación para la determinación de HAP (Mediterráneo).

Debido a la población del municipio de Jerez de la Frontera, este Plan de Vigilancia debe considerar la ubicación de un captador gravimétrico de partículas en una de las dos estaciones situadas en este municipio, con determinación posterior de metales y HAP. Asimismo, debe disponerse de un punto de medida de PM_{2,5}.

11.1.2 OTROS MÉTODOS DE MUESTREO

Como se ha indicado en el Apartado 5.1, en la zona de Jerez de la Frontera se han empleado con anterioridad otras técnicas de medida, que complementan la información suministrada por la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire.

Entre estas técnicas adicionales, se encuentran las campañas de la Unidad Móvil de Medida de la Calidad del Aire. Supone una herramienta de gran utilidad, al realizar campañas exhaustivas en puntos en donde no se disponen de estaciones fijas.

Aunque el término municipal de Jerez de la Frontera tiene una extensión de 1.188,31 km², la zona de influencia del núcleo urbano, que es la afectada por este Plan de Mejora de la Calidad del Aire, se extiende en unos 150 km². En este sentido, debe evaluarse al menos una vez cada cuatro años los niveles de concentración de contaminantes en puntos no cubiertos por la red de estaciones fijas, mediante una campaña de la Unidad Móvil. Esta campaña debe componerse de dos periodos de al menos 4 semanas de duración cada uno de ellos, uno en época estival y otro en época invernal. Los puntos a seleccionar deben variar en cuanto a distancia relativa a las principales fuentes de contaminación, teniendo en cuenta la dirección de los vientos dominantes.

Por otro lado, la realización de campañas de captadores difusivos supone la obtención de una información de gran valor, al determinar cómo se distribuyen los contaminantes a nivel espacial. En este sentido, el Plan de Vigilancia debe incluir al menos una vez cada cinco años la realización de una campaña de medida de la calidad del aire mediante captadores difusivos. De forma orientativa, el muestreo se compondrá de al menos 8 periodos quincenales, repartidos entre el periodo estival e invernal, incluyendo un número de puntos de muestreo en el entorno de 20. Fundamentalmente, deben incluirse los contaminantes NO_x y O₃, siendo deseable la inclusión de otros contaminantes, como SO₂ y BTEX, aunque sea en una menor cantidad de puntos.

Debe contemplarse además la ejecución de modelos de dispersión de contaminantes a alto nivel de detalle, por ejemplo, sobre celdas de entre 1 y 2 km de tamaño en la totalidad de la zona de estudio, de forma que puedan pronosticarse con anterioridad los niveles esperados de partículas y otros contaminantes.

11.2 PLAN DE VIGILANCIA DE LAS EMISIONES A LA ATMÓSFERA

A partir de lo indicado en el Apartado 6.3, de Fuentes de emisión responsables de la contaminación, el sector tráfico es el responsable más importante de las emisiones de PM₁₀ existentes en la zona de Jerez de la Frontera.

El Plan de Vigilancia de las Emisiones del Sector Tráfico tiene como objetivo determinar el impacto que han tenido sobre las emisiones las medidas indicadas en el Capítulo 9, de Plan de Actuación, así como otras medidas que en un futuro pudieran llevarse a cabo.

Una de las herramientas que deben utilizarse para realizar este control es el empleo de modelos de emisiones propios del sector tráfico. Para ello, es fundamental conocer en una gran cantidad de puntos estratégicos los niveles de aforo de vehículos o tráfico medio diario (IMD). Esto permite determinar la efectividad de las acciones de disuasión del empleo de vehículos a motor, comprobando la reducción efectiva de las emisiones que tienen lugar, independientemente de su traducción posterior a niveles de calidad del aire. Además, hay que tener en cuenta que el parque de vehículos se ve modificado anualmente, no sólo en cuanto a número total de unidades en funcionamiento, sino en cuanto a sus características, por ejemplo, debido a planes de fomento de la sustitución de vehículos antiguos o por cambio en el porcentaje de vehículos diesel existentes.

En este sentido, se debe realizar un estudio particularizado de las emisiones del sector tráfico en la zona de estudio, al menos una vez cada dos años. Los resultados permitirán validar las medidas puestas en marcha o indicarán la necesidad de abordar nuevas iniciativas encaminadas a la reducción de emisiones de este sector.

Los siguientes sectores en importancia son el sector de industria de materiales no metálicos, la maquinaria agrícola y el sector doméstico, comercial e institucional. Tanto éstos como el resto de sectores, son analizados en el Inventario de Emisiones que anualmente elabora la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Esta herramienta permite caracterizar cada sector, por lo que podrá evaluarse la evolución con respecto al tiempo. Se indicará, si procede, la necesidad de tomar medidas regulatorias en los diferentes sectores, siempre que la efectividad coste-beneficio sea interesante.

Para el control de las emisiones puntuales, en el caso de Jerez de la Frontera, se dispone de sensores en continuo en Holcim. En concreto, se obtiene un dato diezminutal de los siguientes sensores situados en el Horno de Clinker de Holcim: Partículas Totales, Monóxido de Carbono, Dióxido de Carbono, Dióxido de Azufre, Oxígeno, Ácido Clorhídrico, Carbono Orgánico Total, Óxidos de Nitrógeno Totales, Caudal Gas, Presión Absoluta en Chimenea, Temperatura en Chimenea, Temperatura en Horno, Humedad Relativa y Temperatura del 1er Ciclón, así como de Partículas Totales en el Enfriador de Clinker.

Ésta y otras fuentes puntuales que producen emisiones en la zona de Jerez de la Frontera han quedado descritas en el Apartado 7.2.3., de Modelización de las actividades industriales.

La frecuencia de inspección de las instalaciones se recoge en su Autorización Ambiental Integrada (apartado Plan de vigilancia y control), con una inspección inicial normalmente a partir de los 6 meses de la obtención de la AAI y una inspección de seguimiento cada dos años. La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio elabora anualmente un plan en el que se establece las instalaciones a inspeccionar cada año. Para el año 2010, el plan se publicó en la Resolución de 25 de enero de 2010, de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, por la que se aprueban los Planes Sectoriales de Inspecciones Medioambientales para 2010 (BOJA nº 39, de 25 de febrero de 2010).

Adicionalmente, la Autorización Ambiental Integrada establece un Plan de Control que debe cumplir cada instalación. En él se establece los autocontroles que debe llevar a cabo, y las inspecciones externas a las que debe someterse por Entidades Colaboradoras en materia de Calidad Ambiental en la Comunidad Autónoma de Andalucía en función de su actividad y tamaño.

12. BIBLIOGRAFÍA

Querol, X., et al. (2009). "Procedimiento para identificación de episodios naturales africanos de PM_{10} y $PM_{2.5}$ y la demostración de causa en lo referente a las superaciones del valor límite diario de PM_{10} ".

Querol, X., et al. (2006). "Material particulado en España: niveles, composición y contribución de fuentes". Madrid. Ministerio de Medio Ambiente y CSIC.

Alastuey, A., et al. (2000). "Estudio y evaluación de la contaminación atmosférica por material particulado en España: necesidades derivadas de la propuesta de la directiva del consejo relativa a partículas PM_{10} y $PM_{2.5}$ e implicaciones en la industria cerámica". Bol. Soc. Esp. Cerám. Vidrio, 39 [1] 135-148.

Zabala, J., et al. "Diagnóstico de contribución de fuentes en PM_{10} en la zona urbana de Altsasu/Alsasua: niveles y composición de PM_{10} ".

Querol, X., Alastuey, A., Moreno, T., Viana, M. (2006). "Calidad del aire urbano, salud y tráfico rodado". Barcelona. Fundación Gas Natural.

Observatorio de la sostenibilidad en España. (2007). "Calidad del aire en las ciudades". Alcalá de Henares, Madrid.

Departamento de Geología, Universidad de Huelva. (2009). "Estudio de la contaminación atmosférica por material particulado en Andalucía. Año 2008".

Salvador, P. (2004). Tesis Doctoral "Caracterización de la contaminación atmosférica producida por partículas en suspensión en Madrid". Madrid.

Viana, M. (2003). Tesis Doctoral "Niveles, composición y origen del material particulado atmosférico en los sectores norte y este de la península ibérica y Canarias". Barcelona.

Querol, X., et al. (2008). "Impacto de las Emisiones Desérticas de Polvo Africano sobre la Calidad del Aire en España". Macla 8, 22-27.

Querol, X., et al. (2002). "Intrusiones de masas de aire africano sobre la Península Ibérica y Canarias: Mecanismos de transporte y variación estacional". 3ª Asamblea Hispano Portuguesa de Geodesia y Geofísica. Valencia.

Amato, F., et al. (2009). "Spatial and chemical patterns of PM_{10} in road dust deposited in urban environment".

Rodríguez, S., et al. (2008). "Influence of sea breeze circulation and road traffic emissions on the relationship between particle number, black carbon, PM_{10} , $PM_{2.5}$ and $PM_{2.5-10}$ concentrations in a coastal city". Atmospheric Environment 42, 6523-6534.

Schauer, J.J., Cass, G.R. "Diesel engine contributions to atmospheric fine particle concentrations". California Institute of Technology.

Suro, J., Chen, Q., Kennedy, I.M., Cahill, T.A., Kelly, P.B. "Characterization of chemical composition and size of diesel exhaust particulate matter by LDITOF/MS." University of California, Davis, California.

Sage, A.M., Weitkamp, E.A., Robinson, A.L., Donahue, N.M. (2008). "Envolving mass spectra of the oxidized component of organic aerosol: results from aerosol mass spectrometer analyses of aged diesel emissions". Center for Atmospheric Particle Studies, Carnegie Mellon University; Pittsburgh, USA. Atmos. Chem. Phys., 8, 1139-1152.

Jakober, C.A. et al. "Carbonyl Emissions from Gasoline and Diesel Motor Vehicles". Research Division, California Air Resources Board, Sacramento, CA.

Cernuschi, S., Consonni, S., Lonati, G., Giugliano, M., Ozgen, S. "Atmospheric emissions from gas fired home heating appliances". Politecnico di Milano, Milano (Italy).

CESI, Centro Elettrotecnico Sperimentale Italiano. (2007). "Emission factors of domestic and centralized boilers: preliminary results". Milano, Italia.

Italian Ministry for the Environment. "Experimental study on atmospheric pollutant emissions from heating systems, in Italy".

Shrivastava, M.K. (2008). "Effects of gas particle partitioning and aging of primary emissions on urban and regional organic aerosol concentrations". Center for Atmospheric Particle Studies, Carnegie Mellon University, Pittsburgh, Pennsylvania, USA.

Hallquist, M. et al. (2009). "The formation, properties and impact of secondary organic aerosol: current and emerging issues". Atmos. Chem. Phys., 9, 5155-5236.

Robinson, A.L. et al. (2007). "Rethinking Organic Aerosols: Semivolatile Emissions and Photochemical Aging". Center for Atmospheric Particle Studies, Carnegie Mellon University, Pittsburgh, Pennsylvania, USA.

Lee, S. et al. "Secondary Organic Aerosol Formation in the Presence of Diesel Soot Exhaust". Department of Environmental Sciences and Engineering, School of Public Health, The University of North Carolina at Chapel Hill.

Polidori, A. et al. (2006). "Local and Regional Secondary Organic Aerosol: Insights from a Year of Semi-Continuous Carbon Measurements at Pittsburgh". *Aerosol Science and Technology*, 40: 861-872.

Chan, A.W.H. et al. (2009). "Secondary organic aerosol formation from photooxidation of naphthalene and alkylnaphthalenes: implications from oxidation of intermediate volatility organic compounds (IVOCs)". *Atmos. Chem. Phys.*, 9, 3049-3060.

Kouridis, C., Ntziachristos, L., Samaras, Z. (2000). "COPERT III. Computer programme to calculate emissions from road transport. User manual (Version 2.1)". Copenhagen, Denmark. European Environment Agency.

Gkatzoflias, D., Kouridis, C., Ntziachristos, L., Samaras, Z. (2007). "COPERT 4. Computer programme to calculate emissions from road transport. User manual (Version 5.0)". Laboratory of applied thermodynamics mechanical engineering Department, Aristotle University Thessaloniki, Greece.

Thé, J.L., Thé C.L., Johnson, M.A. "Calroads View User's Guide – Air Dispersion Models for Roadways". Ontario, Canada. Lakes Environmental Software.

U.S. Environmental Protection Agency. (1995). "User's Guide to CAL3QHC Version 2.0: A Modeling Methodology for Predicting Pollutant Concentrations Near Roadway Intersections". U.S. EPA, Research Triangle Park, NC (Report No: EPA-454/R-92-006).

Benson, P.E. (1979). "CALINE 3 - A Versatile Dispersion Model for Predicting Air Pollutant Levels Near Highways and Arterial Streets". Office of Transportation Laboratory California Department of Transportation (Report No: FHWA/CA/TL-79/23).

U.S. Environmental Protection Agency. (2009). "AERMOD Implementation Guide". U.S. EPA, Research Triangle Park, NC.

U.S. Environmental Protection Agency. (2008). "AERSURFACE User's Guide". U.S. EPA, Research Triangle Park, NC. (Report No: EPA-454/B-08-001).

Consejería de Fomento y Vivienda, Junta de Andalucía. "Plan General de Aforos 2009". Disponible en: <http://www.cfv.junta-andalucia.es/fomentoyvivienda>.

U. S. Environmental Protection Agency. (1998). "Emission Facts. Idling Vehicle Emissions". U.S. EPA, Office of Mobile Sources (Report N°: EPA420-F-98-014).

Santamouris, M., Georgakis, C. (2005). "Canyon effects: Calculation of wind speed in an urban street canyon with the aid of a semi-empirical model based on experimental data". Santorini, Greece. International Conference "Passive and Low Energy Cooling 117 for the Built Environment".

Dulla, R.G., Liu, W. (2008). "PM-10 Source Attribution and Deposition Study". Sacramento, CA. Maricopa Association of Governments.

U.S. Environmental Protection Agency. (1995). "US EPA AP42, Fifth Edition Compilation of Air Pollutant Emission Factors". U.S. EPA, Research Triangle Park, NC.

Michigan Department of Environmental Quality. "Emission Calculation Fact Sheet. Mineral Product Processes". Michigan, EEUU (Fact sheet #9843 – Rev. 11/05).

European Environment Agency. (2007). "EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook – 2007, EEA Technical Report N° 16/2007". Copenhagen, Denmark.

European Environment Agency. (2009). "EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook – 2009. Technical guidance to prepare national emission inventories, EEA Technical Report N° 9/2009". Copenhagen, Denmark.

Berdowski, J., Visschedijk, A., Creemers, E., Pulles, T., Pacyna, J., Fudala, J., Querreveld, D. "Coordinated European Particulate Matter Emission Inventory Program - CEPMEIP Database Emission Factors". Disponible en: <http://www.air.sk/tno/cepmeip/>.

Unidad de Estadística de la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, Junta de Andalucía. "Estadísticas de la Producción Minera en Andalucía". Disponible en: <http://juntadeandalucia.es/organismos/economiainnovacioncienciayempleo.html>

Scottish Environment Agency. "Pollution Prevention Guidelines. Working at construction and demolition sites: PPG6".

Mora, P., Silva, S., Romay, M. (2009). "Estudio de métodos de medición, cálculo y estimación para las emisiones de las sustancias PRTR adecuados al sector del cemento en España. Guía PRTR Sector Cemento". Agrupación de fabricantes de cemento de España.

Delegación de Recursos, Seguridad y Movilidad, del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera. "Exposición del Plan de Movilidad de Jerez de la Frontera".

13. GLOSARIO

PM₁₀: las partículas que pasan a través de un cabezal de tamaño selectivo para un diámetro aerodinámico de 10 micras con una eficiencia de corte del 50%.

PM_{2.5}: las partículas que pasan a través de un cabezal de tamaño selectivo para un diámetro aerodinámico de 2,5 micras con una eficiencia de corte del 50%.

Valor límite de emisión: nivel de emisión de un contaminante, cuyo valor no debe superarse dentro de uno o de varios períodos determinados.

Valor límite de inmisión: nivel de un contaminante en el aire, durante un tiempo fijado en la normativa ambiental vigente, basándose en conocimientos científicos, que no debe superarse a fin de evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana y para el medio ambiente en su conjunto.

SO₂: Dióxido de azufre. Gas incoloro que resulta irritante a concentraciones elevadas. Es más pesado que el aire (a pesar de lo cual se desplaza rápidamente en la atmósfera a grandes distancias), y tiene un elevado poder de corrosión. Se origina mayoritariamente en procesos antropogénicos relacionados con la combustión de combustibles fósiles, principalmente, en la producción de energía en las grandes instalaciones fijas de combustión. Este gas contribuye de una manera importante a la generación de la lluvia ácida.

CO: Monóxido de carbono. Es un gas incoloro, inodoro e insípido. Presenta una densidad del 96,5 % de la del aire y no es apreciablemente soluble en agua. Los procesos en los que se origina el monóxido de carbono son de naturaleza antropogénica, siendo el más relevante, desde un punto de vista cuantitativo, la combustión incompleta del carbono presente en los combustibles. Si existe déficit de oxígeno durante la combustión, ésta no se realiza de forma completa y no todo el carbono contenido en el combustible se emite a la atmósfera en forma de dióxido de carbono, sino que parte se emite en forma de CO. Los focos antropogénicos más importantes de CO son el transporte, la industria y centrales térmicas. En las zonas urbanas las fuentes generadoras de monóxido de carbono más relevantes son el tráfico y los equipos de combustión para calefacción del sector residencial. Se ha comprobado que la concentración de monóxido de carbono en el aire ambiente de las zonas urbanas se incrementa al intensificarse el tránsito de vehículos.

O₃: Ozono. Gas constituyente natural del aire que respiramos, aunque se puede convertir en tóxico a concentraciones elevadas. Es un gas irritante, que puede tener repercusiones importantes para la salud humana. La mayor parte del ozono total existente en la atmósfera, (el 90%), se encuentra y se forma en la estratosfera (ozono estratosférico), y éste es el que protege a la Tierra de las radiaciones ultravioletas del sol. El resto del ozono que existe en la atmósfera se encuentra y se forma en la troposfera, y se considera un contaminante atmosférico secundario, es decir, que no es emitido directamente a la atmósfera, sino que se forma a través de reacciones activadas por la luz solar (fotoquímicas) entre otros contaminantes primarios. Los procesos que llevan a la formación del ozono en las capas bajas de la atmósfera, son la oxidación de los llamados precursores del ozono, en reacciones en las que se forma oxígeno atómico, especie muy reactiva que puede provocar muchas reacciones importantes, siendo una de ellas la formación de ozono. El tráfico y la industria son las principales fuentes de emisión de contaminantes precursores del ozono.

NO: Monóxido de nitrógeno. Es un gas incoloro, inodoro y tóxico.

NO₂: Dióxido de nitrógeno. Es un gas no inflamable y tóxico. En condiciones normales es un gas de olor muy asfixiante y de color pardo rojizo, intensificándose su color a medida que se eleva la temperatura.

NO_x: Óxidos de nitrógeno. Son el dióxido de nitrógeno, NO₂, y el monóxido de nitrógeno, NO. El origen de los óxidos de nitrógeno puede ser biogénico o antropogénico. Las fuentes biogénicas generadoras de NO_x son los microorganismos del suelo, las tormentas, y la oxidación del monóxido de carbono natural. Sin embargo las principales fuentes generadoras de óxidos de nitrógeno son de naturaleza antropogénica, destacando las combustiones a altas temperaturas que se llevan a cabo en los sectores de producción de energía eléctrica, petroquímica, fabricación de cemento y en menor proporción en calderas del sector doméstico y comercial y la fabricación de ácido nítrico y diversos procesos de nitración industrial en la industria química. El tráfico rodado y la maquinaria agrícola resultan ser los principales responsables de NO_x, generado por la oxidación incompleta del nitrógeno atmosférico en los motores de combustión interna de los automóviles.

TOL: Tolueno. Es un compuesto orgánico volátil que se encuentra en el crudo de petróleo y en productos derivados de éste como la gasolina. Entre los principales sectores de actividad emisores de este contaminante destaca la combustión de combustibles derivados del petróleo en el tráfico de vehículos y la combustión en las pequeñas calderas de los hogares.

BCN: Benceno. Es un compuesto orgánico volátil que se presenta en la naturaleza en cantidades exiguas y en bajas concentraciones. Es parte constitutiva del petróleo crudo. Las principales fuentes emisoras de benceno son los vehículos a motor que emplean combustibles derivados del petróleo. También son fuentes de emisiones de esta sustancia las coquerías, los hogares

de calderas e incineradores, las refinerías y la industria química y los depósitos de almacenamiento de combustible y las estaciones de servicio (gasolineras).

PXY: Paraxilenos. Es la forma isomérica para del xileno, hidrocarburo aromático que se mezcla en la gasolina y que es usado en diversas aplicaciones como solvente, principalmente en las industrias de la pintura y de impresión.

EBCN: Etilbenceno. Compuesto orgánico volátil como el benceno, el tolueno y el xileno. Se encuentran simultáneamente en el crudo de petróleo y en productos derivados de este como la gasolina. La principal fuente de etilbenceno en el medioambiente es la industria de refinado del petróleo y el empleo de productos derivados del petróleo.

Partículas primarias: son las partículas emitidas directamente por las correspondientes fuentes de emisión.

Partículas secundarias: son las partículas formadas en la atmósfera por condensación de vapores o reacción química de precursores gaseosos. Las partículas secundarias pueden ser compuestos orgánicos secundarios o aerosol orgánico secundario.

Componentes mayoritarios: compuestos y elementos químicos que contribuyen mayoritariamente a la masa del material particulado. Los componentes mayoritarios se suelen agrupar en cuatro categorías: materia mineral, materia carbonosa, aerosol marino y compuestos inorgánicos secundarios.

Elemento traza: es un elemento químico presente en una muestra que posee una media de concentración menor de 100 microgramos por gramo. En el caso de muestras de material particulado, su importancia radica en que en ocasiones pueden actuar como indicadores de la fuente originaria de dicho material particulado.

Análisis de contribución de fuentes mediante modelo de receptor: modelo matemático que utiliza como datos de entrada las concentraciones de partículas y de sus componentes químicos en las muestras de material particulado. Su objetivo es obtener la contribución de cada fuente. La metodología emplea análisis factorial para la identificación de factores (fuentes individualizadas o conjunto de fuentes que se manifiestan de forma conjunta) y regresión multilínea para la cuantificación de las contribuciones de masa de cada factor. Asimismo identifica los componentes principales de cada factor, entendiéndose por componente principal no el que aporta más masa, sino el que su masa se concentra principalmente en un determinado factor.

Partículas ultrafinas: término que se emplea para denominar partículas de tamaño inferior a 0,1 μm .

Partículas finas: término que se emplea para denominar partículas de tamaño inferior a 1 μm .

Partículas gruesas: término que se emplea para denominar partículas de tamaño superior a 1 μm .

Modelo de dispersión: aquellos modelos que se basan en la representación mediante una expresión matemática de los procesos físicos y químicos que afectan la concentración de las especies químicas en la atmósfera.

Receptores discretos: aquellos puntos de interés (zonas habitadas, espacios de interés ecológico, etc.) donde se va a calcular la concentración de contaminantes a nivel del suelo.

Percentil 90,41 de los valores medios diarios de PM₁₀: valor por debajo del cual se encuentran un 90,41% de los datos (valores medios diarios) en una distribución dada. Es equivalente al valor máximo número 35 de los 365 valores de la media diaria de PM₁₀ para un año completo de datos.

Factor de emisión: Es una relación entre la cantidad de contaminante emitido a la atmósfera y una unidad de actividad.

EPER: European Pollutant Emission Register (Registro Europeo de Emisiones Contaminantes).

PRTR: Pollutant Release and Transfer Registers (Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes).

SNAP-97: Selected Nomenclature for Air Pollutant (Nomenclatura de Actividades Potencialmente Emisoras de Contaminantes a la Atmósfera del Proyecto CORINAIR).

EEA: European Environment Agency (Agencia Europea de Medio Ambiente).

CORINAIR: CORe INventory Air emissions (Proyecto europeo que sienta las bases para la recopilación y organización de la información concerniente a las emisiones a la atmósfera).

EPA: Environmental Protection Agency de E.E. U.U. (Agencia de Protección Medioambiental de Estados Unidos).

Plan de Actuación: es un conjunto de medidas, adoptadas y propuestas por las Administraciones públicas competentes, que conllevan diferentes actuaciones sectoriales y cuya aplicación de forma simultánea a corto y medio plazo implica la mejora de la calidad del aire en el ámbito del Plan.

Medidas: directrices generales o actuaciones concretas encaminadas a disminuir la emisión de partículas, a modificar comportamientos que conlleven a su vez la disminución de la emisión de partículas o bien a mejorar el conocimiento de la contaminación por material particulado.

Grupo I de medidas: relación de medidas concretas cuyo alcance y cronograma de implantación ya ha sido definido.

Grupo II de medidas: directrices de las medidas que han de ponerse en marcha.

Aglomeración: Conjunto formado por el casco urbano de una ciudad y su correspondiente área suburbana.

PMUS: Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

PGOU: Plan General de Ordenación Urbana.

POE: Plan de Optimización Energética.

PASENER: Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética.

PISTA: Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.

Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21: La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía impulsa el Programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21 con la colaboración de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, dirigida a formar una Red de Ciudades y Pueblos Sostenibles de Andalucía, trabajando en base a 9 indicadores de Sostenibilidad Ambiental Urbana que suponen el eje básico de Ciudad 21. Los municipios elaboran sus respectivos planes de acción, con el apoyo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio que publica en BOJA una orden específica de subvenciones CIUDAD 21 de carácter anual para financiar aquellas actuaciones ambientales que los ayuntamientos estiman oportuno desarrollar para la mejora de su medio ambiente urbano.

Plan M.A.S. C.E.R.C.A.: El Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad vial y Conservación En la Red de Carreteras de Andalucía está orientado a garantizar la modernización y la accesibilidad de las carreteras que se incluyan en el mismo y a permitir el objetivo estatutario de asegurar la realización de un eficaz sistema de comunicaciones que potencie los intercambios humanos, culturales y económicos en el ámbito andaluz.