

A LA ATENCIÓN DE DOÑA CRISTINA DANÉS DE CASTRO

Presidenta de la Confederación Hidrográfica del Duero

Estimada Sra. Presidenta:

Remito la presente con la natural indignación que me produce conocer las fechas que dispone el proyecto del Plan Hidrológico 2022-2027 para el comienzo de la prohibición de navegación de los barcos dotados de motores de combustión en los embalses que son competencia del organismo que tiene usted el honor de presidir.

Paso a analizar cada una de las cuestiones.

1 – CONTAMINACIÓN DEL AGUA.

Supongo que la contaminación será la causa que determina la adopción de tal medida, en cuyo caso, creo obligado que el organismo de cuenca justifique la medida propuesta. Y considero, para ello, que debe existir un tratamiento individualizado de cada uno de los embalses que permita ajustar las medidas propuestas a la situación real de calidad de su masa de agua. La prohibición generalizada para todos, con la única distinción de la fecha, no puede responder a criterios técnicos -ecológicos o químicos-, precisamente la rama del conocimiento, esta última, a la que usted pertenece.

No se trata de discutir restricciones en Parques Nacionales o Naturales o lugares que por sus específicas características naturales (Lago de Sanabria) no aconsejen la concentración de la navegación a motor, porque, además, esta cuestión ya está resuelta desde hace tiempo y goza de la comprensión de todos.

Sinceramente no puedo creer que un embalse como el de Ricobayo (Zamora) con una capacidad de 1.200 hectómetros cúbicos, es decir una masa de agua de un billón doscientos mil litros de agua (1.200.000.000.000 l), que se halla afecta al aprovechamiento hidroeléctrico y que, por ello, se encuentra en constante movimiento (recibe y turбина permanentemente por lo que puede llegar a doblar esa cifra de tránsito de agua), pueda verse afectada por la navegación –durante dos meses- de unos 40 barcos con motor (cálculo mío y sin dato alguno), dispersos a lo largo y ancho de sus 53 km navegables.

Cuando algún día de verano salgo a navegar con mi pequeño barco y recorro unos 20 km río abajo, a pesar de ser julio o agosto, no me encuentro más de siete u ocho barcos en todo el recorrido y algunos de ellos, dedicados a la pesca del black bass, que sólo utilizan el motor para llegar a un determinado punto, alcanzado el cual, fondean y apenas se mueven el resto de la jornada. Por no decir que la navegación nocturna, al contrario que en el mar, está expresamente prohibida y por lo tanto la utilización de los barcos es tan sólo de unas horas al día.

Le recuerdo que cuando la concesionaria, Iberdrola, turбина al máximo, alcanza a tirar 460 m³/seg., es decir, 460.000 litros de agua en un solo segundo, y es habitual en épocas de crecida (marzo, abril, mayo) que se sostenga este ritmo durante 15 días seguidos o más –según los datos SAIH de la propia web de la CHD-. Incluso en esas condiciones a veces cuesta comprobar que el embalse baje de nivel, lo que quiere decir que recibe agua en igual o mayor proporción (me remito a los datos que exponen en su web). Esta

renovación constante impide hablar de aguas estancadas o susceptibles de albergar una contaminación que pueda afectar a la fauna o a la flora.

La restricción de derechos de los ciudadanos sobre el uso de un bien de dominio público - la prohibición total de navegación es la medida más dura que puede adoptarse en este sentido- exige una justificación y, por tanto, debe apoyarse en la publicación de los datos de contaminación de las aguas de Ricobayo en 2019 y 2020, del número de barcos con motor de combustión autorizados a navegar por la CHD en 2019 y 2020, cuáles de ellos son de motor de dos tiempos y cuáles son de cuatro tiempos y, desde luego, el nexo causal, es decir la demostración de que la situación de contaminación –si es que existe- no procede de vertidos descontrolados sin depurar (incluso provenientes de otras administraciones), sino específicamente de la navegación a motor de esos 40 barcos autorizados.

Los datos de la CHD muestran que en 2019 el estado de la masa de agua de Ricobayo era:

- ESTADO GLOBAL: BUENO (55,32%)
- ESTADO POTENCIAL ECOLÓGICO: MUY BUENO (70,21%)
- ESTADO QUÍMICO: BUENO (85,11%)

El año 2020 con la pandemia de COVID y a pesar de que los datos de dicho año no se recogen en su web, es más que probable que la situación todavía fuese mejor, tal y como ha ocurrido con la contaminación atmosférica a nivel general. En 2021 el embalse de Ricobayo no ha sido practicable para la navegación, habida cuenta del descenso tan extremo que la concesionaria ha ejecutado.

Por todo ello resulta incomprensible que, partiendo de un estado de la masa de agua BUENO O MUY BUENO en 2019, según su Comisaría de Aguas, su Oficina de Planificación introduzca la prohibición precitada en el Proyecto de PH 2022-2027. No parece que la medida se base en cuestiones técnicas, ni exista una respuesta coordinada, porque se revela cierta incoherencia entre el informe de la situación real del agua y la medida de prohibición propuesta que uno y otro órgano –dependientes directamente de la Presidencia- han ejecutado.

Respecto a las cifras del Plan Hidrológico 2022-2027 estos son los objetivos propuestos:

- ESTADO GLOBAL: BUENO (59,57%)
- ESTADO POTENCIAL ECOLÓGICO: MUY BUENO (63,83%)
- ESTADO QUÍMICO: BUENO (95,56%)

Con independencia de tratarse de objetivos y sin tener en cuenta lo que siempre tienen de teórico (y a veces de inexactos o inalcanzables), el embalse de Ricobayo se hallaba **a 8 años del 2027** (datos del 2019) muy cerca de los mismos (sólo 4 puntos en el Estado Global) y en el caso del Estado de Potencial Ecológico su cifra en 2019 se encuentra ya, por encima de lo que sería el objetivo en 2027.

Y todo ello, insisto, sin probar en qué porcentaje repercute la navegación en la citada contaminación, teniendo en cuenta que la CHD reconoce la existencia de 228 vertidos que se distribuyen así:

- Urbanos menor de 2.000 habitantes equivalentes: 208
- Urbanos mayor de 2.000 habitantes equivalentes: 9
- Industrial: 11

Quizá antes de medidas indiscutiblemente drásticas y de dudosa eficacia, como la prohibición de la navegación y cuyos efectos serán casi nulos, deberían efectuarse exigentes revisiones de las condiciones en que se hallan esos vertidos autorizados, la depuración de aguas de los mismos y si existen otros que pudieran no estar autorizados. Carece de sentido imponer medidas restrictivas en un embalse cuya masa de agua mantiene un buen nivel de calidad según sus datos.

2 – CONTAMINACIÓN DEL AIRE.

La otra posibilidad de contaminación debe ser la del aire, que resulta más irrisoria si cabe que la del agua, sobre todo cuando se trata de culpabilizar a los paseos de unos pocos barcos en sólo dos meses. Abordo este punto consciente de que, aunque no sea competencia de la CHD, si lo es del Ministerio del que depende (Transición ecológica).

Los nuevos umbrales de calidad del aire que acaba de fijar la Organización Mundial de la Salud (OMS) suponen un enorme reto para las ciudades españolas. Porque la situación de partida no es buena: solo 7 de las 80 ciudades más pobladas de España están por debajo del nuevo límite de exposición anual al dióxido de nitrógeno (NO₂) que recomienda la OMS en sus directrices. Si se eleva el foco al resto de la Unión Europea, la situación no mejora: ninguna de las 27 capitales de los Estados miembro cumpliría ahora con la recomendación respecto a este contaminante, que está muy relacionado en las ciudades con los motores de combustión de los vehículos de gasolina y diesel. Así se desprende del análisis realizado por EL PAÍS a partir de los datos de la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) y tomando como año de referencia 2019 — en 2020, el año de la pandemia, los datos de contaminación estuvieron condicionados completamente por los confinamientos—.

Hasta ahora, la OMS consideraba que el límite de seguridad respecto a la exposición anual al NO₂ era 40 microgramos por metro cúbico. Y prácticamente la totalidad de las estaciones de control de la calidad del aire de las ciudades españolas más pobladas estaban de media por debajo de ese límite. Pero, tras analizar la literatura científica y después de 15 años sin modificar estas directrices, la OMS ha decidido rebajar -en septiembre de 2021- a una cuarta parte ese nivel de seguridad, hasta los 10 microgramos. Esto implica que solo siete ciudades estarían dentro de los márgenes recomendados si se toman los datos de 2019 como punto de partida: Badajoz, Benidorm, Cáceres, Elda, Palencia, Telde y Zamora.

Si, efectivamente, **ZAMORA** está entre las 7 capitales con el aire más puro de España en 2019. Tras ello, además, ha venido la drástica reducción general provocada por la pandemia Covid y el confinamiento y, justo a continuación llega el proyecto de la CHD de prohibir la navegación para proteger la zona de una contaminación ambiental que niegan la OMS y la Agencia Europea del Medio Ambiente. Todo ello teniendo en cuenta, además, que los datos son de localidades urbanas y no de las zonas rústicas que atraviesa el embalse donde los niveles de contaminación se desvanecen.

No discuto la capacidad normativa y regulatoria del uso de los bienes de dominio público que le atribuye el 132 de la Constitución, sino únicamente la falta de justificación de la medida recordándole que la misma Carta Magna también recoge en el artículo 9.3 la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos.

Si me demuestran que el nivel de contaminación es cierto y que la navegación fluvial es determinante en el mismo, me comprometo a admitir que la medida que proponen es la más adecuada a tan grave situación.

3- OTRAS CUESTIONES.

Al margen de la contaminación pero íntimamente unida a la prohibición que pretenden ejecutar desde la CHD, están otros factores:

A) ACTIVIDAD DEPORTIVA Y ASOCIACIONISMO.

El artículo 43 de la Constitución obliga a los poderes públicos a fomentar la educación sanitaria, la educación física y el deporte.

Los embalses son la base de un buen número de disciplinas entre las cuales se encuentran aquellas que se realizan con barcos de motor, como el esquí o el wake board, ambos con Federaciones en España, el primero de ellos deporte olímpico y el segundo incluido en las próximas Olimpiadas de París en 2024.

Estas disciplinas junto a la vela ligera, wind surf, remo, natación, pesca, etc... han servido para la constitución de innumerables clubes deportivos y asociaciones en las riberas de los embalses que además han recibido subvenciones de las propias Administraciones para la adquisición de instalaciones necesarias como los pantalanes flotantes que la propia CHD autoriza.

Los barcos de motor son los que requieren mayores instalaciones y esfuerzos de mantenimiento y la supresión de los puertos fluviales supondrá la desaparición de muchos clubes deportivos que no pueden sostenerse sólo con canoas y wind surf.

Las asociaciones, sus actividades e infraestructuras, son fuente de desarrollo deportivo pero también de creación de empleo y actividad económica en las zonas rurales.

B) DESARROLLO ECONÓMICO.

Junto a las especialidades deportivas los embalses han constituido tradicionalmente fuente de ocio para gran parte de la población, por lo que se han ido poblando de urbanizaciones que, junto a los clubes náuticos, las playas naturales, los establecimientos de hostelería y las actividades acuáticas, se han convertido en una eficaz forma de desarrollo de las localidades ribereñas en la época estival, precisamente el momento en el que las familias de los residentes que han emigrado a zonas industriales –País Vasco, Madrid, etc..- vuelven a sus lugares de origen.

El desarrollo económico de algunas zonas –creación de empleo- es tan evidente que no voy a hacer hincapié, pero sí quiero referirme a que la CHD que preside depende del Ministerio denominado PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA pero también PARA EL RETO DEMOGRÁFICO.

Ignoro lo que puedan entender por reto demográfico y las actuaciones que tiene previstas el Ministerio para recuperar el crecimiento de población en provincias como Zamora, pero impedir la navegación en los embalses, cerrar asociaciones deportivas y desterrar el desarrollo económico del turismo en estas zonas, con base en decisiones que no son técnicas no es, evidentemente, el camino para que creamos que asumen como reto la recuperación demográfica de estas zonas.

C) FALTA DE PROPORCIONALIDAD

La prohibición de navegación de la CHD, reitero medida que ha de adoptarse tras una severa justificación y motivada en una grave situación medioambiental que no se acredita, resulta además contraria al principio de proporcionalidad que la Administración debe observar en su actuación.

Una prohibición de este tipo debería aplicarse con un escalonamiento muy superior al propuesto, que permita reorientar dicha navegación a los motores eléctricos con mayores plazos de adaptación que los propuestos.

Si en materia de vehículos resulta difícil encontrar modelos eléctricos que reúnan las condiciones técnicas esenciales (autonomía de km, recarga de baterías rápida, etc....) qué puedo decir de los barcos que no sea que es imposible, a fecha de hoy, sustituir los barcos actuales por motores eléctricos que consigan la misma potencia y faciliten la recarga de baterías salvo en la navegación marítima (puertos equipados) y con desembolsos millonarios.

Si los planes de Europa pasan por la sustitución de la gasolina y el diesel en los vehículos se lleve a 2030 o más allá, resulta inexplicable que la prohibición de navegar en embalses que se hallan en magnífica situación ecológica comience en unos meses, teniendo en cuenta las alternativas inexistentes precitadas y la imposible comparación entre vehículos y barcos en cuanto a 1) necesidad de unos y otros, 2) masificación de unos y número residual de otros y 3) el período de utilización de unos y otros.

D) AGRAVIO COMPARATIVO

La inevitable pregunta es si esta medida se va a extender a todas las Confederaciones de España y, por supuesto, a las zonas marítimas. Los niveles de contaminación de algunas costas son más que alarmantes, por lo menos mucho más que los datos de Ricobayo, y no se necesitan estudios científicos para comprobar la verdadera invasión de plásticos en algunas zonas. Y sin embargo no se ha escuchado ningún tipo de regulación que les afecte.

Como bien conocerá, tras haber pertenecido al Consejo Técnico de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, la Ría de Pontevedra tiene unos 3.800 hm³, tres veces Ricobayo, pero también tiene 9 puertos (Sanxenxo, Portonovo, Combarro, Campelo, Pontevedra, Marín, Aguete, Bueu y Beluso), en total entre 3.000 y 4.000 embarcaciones de todas las esloras. Además, es habitual comprobar cómo entran hasta Marín, donde se ubica la Escuela Naval de la Armada, buques de 80 metros de eslora transportando todo tipo de mercancías.

Ignoramos las medidas que el Ministerio de Transición Ecológica está tomando para la preservación de ese bien de dominio público, pero creo que es acertado señalar que todo lo que no sea una acción conjunta en pro del clima y el medio ambiente supondrá la creación de situaciones injustas como la que va a generar la prohibición que la CHD incluye en su proyecto de Plan Hidrológico en sólo unas determinadas zonas.

Por profundizar en la injusticia permítame recordarle que los necesarios embalses se efectuaron con el sacrificio de localidades humildes de algunas provincias que vieron como quedaban sumergidos sus pueblos, sus zonas de cultivo, etc.... Y en algunos casos se han perdido, por la búsqueda del beneficio de todos, zonas de riqueza ecológica sin igual, es el caso del río Tera, de especial riqueza truchera que ahora alberga los embalses de Cernadilla, Valparaíso y Agavanzal.

La medida supone un evidente castigo a las provincias que sacrificaron buena parte de su entorno y sus recursos por el interés común y a las que ahora se cercena injustificadamente su uso.

Por todos estos motivos, solicito que la CHD:

1- Haga públicos los datos de embarcaciones de motor de combustión (con expresión de potencia y tiempos) en cada uno de los embalses conforme a las declaraciones responsables cursadas el pasado año.

2- Estudien la concentración de dichos barcos y el impacto que el número de los autorizados por la CHD en cada embalse concreto tienen sobre la masa de agua.

3- Analicen separadamente la situación de cada embalse y adopten medidas diferentes en cada caso según su situación concreta.

4- Procedan a la revisión, a través de los Agentes de la CHD y del SEPRONA, de cuantos vertidos se encuentren autorizados y redoblen las inspecciones que permitan detectar los no autorizados como medio más efectivo para controlar la calidad de las aguas.

5- Finalmente procedan a la retirada de la prohibición de navegación en el Proyecto de Plan Hidrológico 2022-2027, salvo en los casos en los que, efectivamente, se haya detectado una pésima situación de la calidad de las aguas, la fauna o la flora y pueda deducirse que la navegación sea causa determinante de ello.

6- Con obvio carácter subsidiario, proceda a sustituir la prohibición por otras medidas menos restrictivas y dañinas y más compatibles con el desarrollo deportivo, turístico, económico y social de la cuenca:

- Limitación de permisos de navegación en embalses pequeños, masificados, o con resultados de calidad de agua que sean negativos.
- Limitación a 4 meses (junio a septiembre) de las temporadas de uso.
- Obligación de revisiones (tipo ITV) o adopción de medidas técnicas que reduzcan las emisiones de los motores.
- Progresiva sustitución de los motores de dos tiempos.
- Planes de sustitución con plazos no inferiores a 15 años según embalse.

Agradezco sinceramente su atención.

Firmado: