

## EXCMA. SRA. PRESIDENTA DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRAFICA DEL DUERO.

Dña. Lidia Pechero alcaldesa de Palacios del Pan y D. Ismael Rodríguez en representación del sector privado, 4 bases náuticas, OPAutónomos y Foro Empresarial Zamorano, Clubs Federados de Pesca Deportiva y otros autónomos afectados en el Embalse de Ricobayo vienen a decir lo siguiente,

### EXPONEN:

#### 1- ARTICULO 35.8 DEL PROYECTO DEL PLAN HIDROLOGICO DEL DUERO 2022-2027. PPHD.

Tras el anuncio del Proyecto del Plan Hidrológico de la demarcación Hidrográfica del Duero 2022-2027, (PPHD) cuyo documento ha sido aprobado el 28 de Mayo de 2021 comprobamos en la redacción del art. 35. 8 la **prohibición expresa de navegación con motores de combustión** a partir de su entrada en vigor afectando numerosos Embalses del Sistema Duero.

-Recordamos que actualmente la Confederación Hidrográfica del Duero tiene numerosas matrículas de embarcaciones en vigor **con motores de combustión** que precisan el pago del canon anual oportuno para su uso y que corresponden con sendos usuarios. Muchas de estas embarcaciones y sus propietarios transitan por nuestros embalses desde hace decenios generando, sin lugar a dudas, un desarrollo económico fundamental y necesario en la zona Oeste de nuestro país donde las iniciativas empresariales, los recursos y el índice poblacional hoy es muy exiguo dentro de una quimera difícil de atajar para todas las Administraciones Públicas .

Al hilo de ello, como es sabido, este pasado verano uno de los embalses más grandes de Castilla y León, Embalse de Ricobayo, se ha visto privado de su uso y aprovechamiento no solo a nivel de turismo náutico más elemental (el baño) sino de, incluso, la imposibilidad de utilizarlo como regadío en tomas autorizadas y , lo que es más grave, privando del abastecimiento de agua algunos municipios como consecuencia del enorme vaciado producido en su cuenca – desvirtuando seriamente el criterio general del uso del agua establecido en el art.60.3 de la Ley de Aguas - lo que ha conllevado múltiples y muy graves consecuencias de todo tipo en el sector económico privado circundante ... este escenario ha sido tan grave que la opinión pública provincial, nacional e incluso internacional ha sido unánime, no ha dudado en hacerse eco de las graves secuelas sufridas a nivel socio-económico en este pantano donde los efectos han sido tan devastadores que se han hecho sentir tanto a nivel de un gran **éxodo poblacional estacional, como de pérdidas financieras, de desempleo y lucros cesantes** sin precedentes con irrecuperables menoscabos dentro de una enorme alarma social.

Propietarios de bares, restauración, casas rurales, tiendas de pesca, tiendas de alimentación, alquileres de embarcaciones y de amarres, guías de pesca, 4 bases náuticas, agricultores, ganaderos ... de casi veinte municipios han sido los **grandes damnificados**. Todos ellos nos han presentado distintas evaluaciones de graves

pérdidas dinerarias y desperfectos en sus instalaciones, aportadas muchas de ellas, en su día, al Ministerio de Transición y Reto Demográfico además de al Sr. Subdelegado de Gobierno de Zamora.

Todavía hoy no se ha cerrado la herida abierta en los zamoranos y especialmente en los **19 municipios** directamente afectados este verano cuando comprobamos la redacción del art.35.8 del proyecto del nuevo Plan Hidrológico del Duero 2022-27 que nos propone, en este caso, **de forma normativa y perpetua**, que los cientos de propietarios de estas embarcaciones que utilizan los embalses de nuestra provincia y que contribuyen decisiva y primordialmente al único motor económico ribereño, el **turismo náutico activo**, deban de emigrar hacia otros territorios, quizás la costa, donde puedan practicar la pesca, el ocio náutico y otras actividades de recreo para de esa manera poder rentabilizar sus inversiones, o bien deban de optar por dedicarse a otros menesteres como consecuencia de la supresión de TODAS las mecánicas de combustión en breves fechas.

Dentro de este contexto nos vemos, de nuevo, abocados indudablemente a un **gravísimo perjuicio** de las infraestructuras ya instaladas de pequeños autónomos y empresarios que algún día cometieron, quizás, “la imprudencia”, quizás la “osadía” o quizás “el atrevimiento” de invertir seriamente en estas frágiles comarcas con la esperanza de conformar su modo de vida y mejora de sus pueblos en los que ni las Administraciones Públicas ni las grandes multinacionales de la energía muchas veces han sabido entender al completo y donde se ha echado de menos una mayor colaboración y compromiso entre éstas y el sector privado que eviten un fatal desenlace económico a veces acechante, a veces irremediable.

Es por ello, hacemos hincapié y debemos de ser conscientes, hoy más que nunca, que **la economía** ribereña en estos momentos está **gravemente tocada, depende de un hilo** y las expectativas a corto plazo se describen, sin alarde de adivinos, con grandes nubarrones, nada halagüeña y con un futuro más que difuso dentro de un territorio que resulta tan débil como sensible ante cualquier imprevisto, tal y como se ha comprobado recientemente el pasado verano, agravado, si cabe, por un espantoso periodo pandémico precedente que ha hecho gran mella en todos los sectores.

-Reflejo de ello y en reacción temprana, el **Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico** - a raíz de los graves vaciados de distintos embalses nacionales de este verano- decidió el 14 de Septiembre modificar el art. 55.2 de la Ley de aguas por RD Ley 17/2021 en virtud del cual incorporaba y destacaba el criterio de “**economía sostenible ligada a la dinamización de los municipios**” dentro de los territorios limítrofes respecto de los embalses nacionales superiores a 50 hm<sup>3</sup> de capacidad total a la hora de que se realizasen operaciones de desembalses.

Abundando en esta reforma y en relación a la *explotación racional* de los embalses tampoco debemos desoír que ...“los poderes públicos velaran por la utilización racional de todos los recursos naturales con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida ....” de conformidad con el art. **45.2 de la Constitución Española**.

Dentro del propio PPHD 2022-27 también comprobamos en su art. 3 Adaptación Climática, la preocupación por la identificación y análisis de impactos en los ecosistemas junto con el de las **actividades socioeconómicas**.

-En otro sentido y profundizando un poco en la medida tomada en el PPHD 2022-27 , ya en **un plano más técnico o tecnológico**, apreciamos que no se tiene en cuenta que los motores de combustión en los últimos años han evolucionado de gran manera, concretamente, los más modernos llamados **“fuera bordas de 4 tiempos”** constituyen unas mecánicas que nada tienen que ver con los fuera bordas del pasado siglo, los 2 Tiempos , que, por cierto, todavía se siguen permitiendo hoy. Está demostrado que aquellos resultan mucho más eficientes en todos los aspectos, pues tienen un escape de humos apenas perceptible, tienen menor ruido y gran compromiso con el medio ambiente tal y como se ha contrastado en múltiples estudios, análisis y comparativas de estos dos tipos de motores fuera bordas que utilizan la mayor parte de las embarcaciones de nuestros embalses. ADJUNTO 1 Y 2

-Por otro lado, constatamos que algunas de las embarcaciones que se usan en los embalses son **veleros** cuya propulsión principal es el viento y que en algunos casos incorporan un pequeño motor de combustión auxiliar a su casco por motivos, únicamente, de seguridad y de emergencia, y que en virtud de este proyecto de PPHD deberían ser eliminados.

Buscando un **paralelismo con los vehículos terrestres** de combustión, tampoco consideramos que las embarcaciones con esos mismos motores deban salirse de las previsiones normativas de la UE para aquellos, según las cuales se prohibirán no antes del 2035.

## **2- NIVEL MÍNIMO SOSTENIBLE DEL EMBALSE DE RICOBAYO.**

Dentro de este apartado recordamos que las dimensiones del Embalse de Ricobayo son de nada menos que 40 km. de recorrido en línea de cauce produciéndose una particular situación a tener en cuenta; ante una bajada experimentada de unos 10 m. de nivel en vertical desde su cota máxima de **684 msnm en cabecera** (zona presa, Ricobayo Natural) ésta no tendría ninguna relevancia por ser una zona de profundidades superiores a 50 metros , en su tramo medio (zona Palacios del Pan, Club de Vela Zamora y Marina Palacios) tampoco supondría ningún quebranto para las actividades náuticas pues se contaría con unos 40 m. de profundidad aproximadamente, sin embargo, en zona de cola (Encomienda, Club del Esla ) la situación cambia y se puede empezar a **complicar por debajo de 674 msnm**, pues contaríamos con alrededor de 8 m. de profundidad con ciertos obstáculos rocosos, puentes antiguos y molinos que podrían aparecer por debajo de ese nivel dificultando la actividad náutica-recreativa de las distintas embarcaciones y sobre todo las de los veleros cuyo calado es de alrededor de 2 m. en muchos casos.

En este sentido, entendemos que **distintas normativas** como el Pacto Verde Europeo, el Acuerdo de París 2015, los ODS de Naciones Unidas Agenda 2030, las consiguientes directivas de Marco del Agua 2000/60, de Habitat 92/43, de Aves 2009/147, la modificación de la ley de Aguas art.55.2 , las distintas normativas medio-ambientales nacionales y autonómicas, las propias previsiones y análisis del Plan Hidrológico del Duero 2022-27 de escasa pluviometría debieran contribuir al mismo objetivo, **preservar un nivel de reserva de agua anual adecuado y racional en pro de “la sostenibilidad económica de los territorios ribereños”** art. 55.2 y art. 45.2 C. E. en el que “ los poderes públicos velaran por el bienestar social económico ...”

En virtud del Art. 60 de la Ley de Aguas, proponemos para el PPHD 2020-27 otro orden distinto del general en las prioridades del uso del agua en correspondencia al recién reformado art. 55.2 para que se contemple todo el **sector económico ribereño prioritario o en un orden prevalente respecto de los usos industriales para producción de energía eléctrica**. Dicha propuesta se trasladará, por quienes suscriben, al Ministerio de Transición Ecológica para procurar la reforma correspondiente dentro del CRITERIO GENERAL establecido en la Ley de Aguas.

A este respecto, preguntamos a la Sra. Presidenta:

- a) Si se van a RESPETAR las actividades náuticas en época estival y con ello un “sostenible desarrollo económico de los territorios ribereños” aplicado a los distintos agentes económicos afectados, que menciona la última reforma de la Ley de Aguas, en los diferentes tramos del E. de Ricobayo, preservando con ello un nivel de cota de agua mínima.
- b) ¿ Cual va a ser el PROCEDIMIENTO O LA GESTIÓN DE DESEMBALSES para próximos ejercicios ? .....

### **3-AUDIENCIA DEL SECTOR PRIVADO EN LOS DESEMBALSES.**

Recientemente MITECO ha revisado el art.55.2 de la Ley de Aguas en el que se incorpora el concepto de “**sostenibilidad e económica**” y unas series de **audiencias** a la hora de las previsiones de desembalses como son las del concesionario, órganos de pesca fluvial, y a los municipios ribereños sin tener en cuenta a representantes del sector privado que engloba los máximos usuarios de las aguas siendo éstos los máximos representantes del sector económico que viene a destacar esa reforma.

Hace escasas fechas el Director General de Aguas D. Teodoro Estrela Monreal nos contestaba en este sentido dejando **una opción abierta en el final de su carta** para el sector que represento, que me permito adjuntar, en la que venía a contemplar la posibilidad de contar con otros usuarios en las audiencias previstas por el art.55.2. ADJUNTO 3.

### **4- CONCESION DE LA CENTRAL DE RICOBAYO 1 .**

A pesar de la contestación dada el 10 de Agosto por CHD y dentro de este capítulo querríamos se nos aclarase el límite temporal concesional de Ricobayo 1 pues nos parece confuso a tenor de distintas normativas y archivos obtenidos:

- El R.D. de 23 de Agosto de 1926 de la **concesión original** da un plazo de 75 años desde el inicio de su explotación en 1935 con lo que la concesión habría finalizado en 2010.
- El artículo 59.4 de la **Ley de Aguas** vigente establece un plazo máximo concesional hidráulico de 75 años llegando a la misma conclusión, fin de concesión en el año 2010.

- Archivo de **MITECO** recientemente publicado en *El Mundo* destaca en un Excell el fin de Ricobayo 1 en 2010 diferenciándose con Ricobayo 2 cuyo fin concesional sería 2040. ADJUNTO 4.
- **La Ley del Sector Público de 1964** también limitaba las concesiones, en este caso a 99 años con motivo de evitar reclamaciones de propiedad.

#### **5- RESERVAS DE ENERGIA EN LA CONCESION DE RICOBAYO U OTRAS.**

Aprovechando esta reunión queremos detenernos en consultar la gestión de las reservas de energía de las concesiones hidroeléctricas en general que tiene el Estado.

#### **6- PERMISOS DEFINITIVOS EN LAS TOMAS DE EXTRACCIÓN DE AGUAS.**

Consultamos en esta reunión a la Sra. Presidenta la causa de los largos **procedimientos para obtener los permisos definitivos en las tomas de agua** los cuales deben pasar primero por un amplio periodo de provisionalidad.

#### **SOLICITAMOS,**

Se consideren las siguientes **alegaciones** en tiempo y forma correspondiente de cara a incorporarse al proyecto del nuevo **Plan Hidrológico del Duero 2022-27**,

A- Se tenga en cuenta este especial territorio del noroeste español tan denostado como castigado económica y socialmente, se considere el sentido de la última reforma legislativa del propio Ministerio en cuanto a la **Ley de Aguas, art. 55.2** con respecto a “**la sostenibilidad económica**” de los territorios ribereños, se contribuya desde la Administración al cumplimiento del **art.45.2 de la Constitución Española** y el **art. 3.b del propio proyecto del PHD 2022-2027** para huir de posturas que puedan ahondar, más aún, en un grave éxodo y desaparición tanto de sus quebradizos y escasos negocios como el de sus gentes.

En base a ello, pedimos se reconsidere el art. 35.8 del proyecto del Plan Hidrológico del Duero 2022-2027 y se modifique su redacción permitiendo, **al menos, motores de combustión 4 tiempos**, así como los **motores auxiliares de combustión de emergencia para los veleros** a partir de Enero de 2023 o 2027, según el apéndice 12 del PPHD 2022-27.

Respecto del **nivel del Embalse de Ricobayo** y según mediciones recientes pedimos se **incorpore al PPHD 2022-27:**

- 1- Una cota mínima de **674 msnm** que permita salvar la principal actividad de ocio que se desarrolla en él, la navegación, que a su vez constituye el bastión económico fundamental para revitalizar esta comarca.
- 2- Una **regulación distinta al criterio general de la Ley de Aguas del art.60** en la que se de preferencia a “las actividades económicas sostenibles de los territorios ribereños” sobre el “uso industrial de producción de energía eléctrica”.

B- En el caso del Embalse de Ricobayo se contemple dentro del Plan Hidrológico del Duero 2022-27 la **audiencia de algún representante del sector económico privado** y a la **representante del municipio de Palacios del Pan** en la previsión de desembalses por ser usuarios principales y agentes fundamentales en la “sostenibilidad económica” tal y como ocurre con otros tipos de sujetos -dentro del recién reformado art. 55.2 de la Ley de Aguas- para embalses mayores de 50 hm<sup>3</sup>, o con otros usuarios (regantes) en el caso de la Comisión de Desembalses regulada para pantanos inferiores a 50 hm<sup>3</sup>.

A este respecto, **preceptos de rango Constitucional** art. 45, art. 51 y art.129 apoyan directa o indirectamente la participación de los interesados, consumidores y usuarios en la actividad de organismos públicos a través de procedimientos adecuados.

C- Se estudie la posibilidad de **evitar matricular varias veces una embarcación** cuando ésta ya se ha realizado en una Capitanía Marítima o en otra Confederación Hidrográfica distinta. Pedimos se implante en el PPHD 2022-27 la obligatoriedad de **una sola matrícula original por embarcación**, sea de Capitanía Marítima o de otra Confederación Hidrográfica, con el fin de que sirva para todo el territorio nacional; y si esto no fuera posible se traslade esta petición a la instancia administrativa correspondiente para su estudio.

Ejemplo: no parecería ni lógico ni razonable e impensable que un vehículo terrestre deba de tener varias matrículas en función de las distintas Comunidades Autónomas por donde transite dentro de nuestro territorio nacional.

No encontramos sentido alguno que haya embarcaciones que tengan innumerables matrículas de distintas C.H. o Capitanía Marítima por el hecho de haber disfrutado de sus aguas.

D- Se incluya en el nuevo Plan Hidrológico la **exención de matrícula a los kayaks o canoas** contribuyendo a favorecer su uso y con ello dar una mayor libertad en la participación de sus propietarios en los embalses con la intención de fomentar la economía ribereña, sobre todo, teniendo en cuenta que se trata de pequeñas estructuras flotantes sin riesgo potencial de ningún tipo, ni por su velocidad ni por sus dimensiones, asimilable a cualquier artilugio inflable de playa.

**Para terminar nos permitimos estas reflexiones:**

**La innovación, el progreso y las nuevas tendencias**, principios muy loables todos ellos, no debieran estar reñidos nunca con la economía y el bienestar de sus gentes por ser éstos pilares fundamentales en una sociedad prospera.

Conciliemos conceptos de “**Transición ecológica de un lado y Reto Demográfico por otro**”, el éxito dependerá de buscar un equilibrio tal que uno no empañe al otro.

Finalmente, echamos de menos un talante **flexible, partícipe, cercano y autocrítico** del Organo de Cuenca en sus actuaciones pues con sus decisiones se va más allá de una mera administración de una cuenca ... puede y debe, influir en la responsabilidad de vertebrar este especial y delicado territorio de nuestro país de forma muy decisiva.

“El balandro zozobra de proa, los tripulantes dirigen sus miradas a los botes salvavidas otros deciden saltar por encima de la regala pero su patrón todavía no ha lanzado un S.O.S “ (Save Our Souls, salvad nuestras almas ).

Zamora a 4 de Noviembre de 2021.

Dña. Lidia Pechero Lozano

D. Ismael Rodríguez Rodríguez.