

ESCRITO DE PRESENTACION DE ALEGACIONES AL PROYECTO DEL PLAN HIDROLÓGICO DE LA PARTE ESPAÑOLA DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO EL PERÍODO 2022-2027

A LA CONFEDERACION HIDROGRÁFICA DEL DUERO

D. Carlos Manuel Gómez Fidalgo, mayor de edad, con DNI _____, y domicilio a efectos de notificaciones en _____, y correo electrónico a efecto de notificaciones electrónicas: _____

EXPONE:

Que, visto el BORRADOR DEL PROYECTO DEL PLAN HIDROLÓGICO DE LA PARTE ESPAÑOLA DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO EL PERÍODO 2022-2027, y en particular su artículo:

“Artículo 35. Normas generales sobre las autorizaciones de navegación

.....

8. Con el fin de favorecer el desarrollo de una actividad de navegación sostenible y compatible con la seguridad de las personas así como con los objetivos ambientales establecidos en este Plan Hidrológico, se prohibirá la navegación con motores de combustión a partir de la entrada en vigor del presente Plan Hidrológico. Se exceptúan de esta limitación los embalses que figuran en el apéndice 12 en los que la prohibición surtirá efecto a partir de la fecha señalada en el mismo. Quedan exceptuados de esta prohibición las actividades de salvamento o vigilancia, militares, estudios técnicos o científicos.”

refiriendo el apéndice 12:

“Apéndice 12. Fecha de comienzo de la prohibición para la navegación a motor de combustión en embalses de la cuenca del Duero

Embalses	Código	Embalse	Fecha de entrada en vigor de la prohibición
----------	--------	---------	---

AGAVANZAL E01..... 01/01/2023

AGUILAR DE CAMPÓO E03 01/01/2027

ALMENDRA E0401/01/2027

BARRIOS DE LUNA E06..... 01/01/2027

CAMPORREDONDO E10 ...01/01/2023

CERNADILLA E14..... 01/01/2023

COMPUERTO E16..... 01/01/2023

CUERDA DEL POZO E17.01/01/2027
IRUEÑA E24..... 01/01/2023
LAS COGOTAS E26..... 01/01/2023
LOS ANGELES DE S. RAFAEL E29 01/01/2027
LOS RÁBANOS E3001/01/2022
RIAÑO E35..... 01/01/2027
REQUEJADA E36..... 01/01/2023
RICOBAYO E3801/01/2027
SANTA TERESA E40..... 01/01/2027
VALPARAISO E45..... 01/01/2023
VILLALCAMPO E49..... 01/01/2023
ALDEADÁVILA -01/01/2027
SAUCELLE -..... 01/01/2027
POCINHO..... - 01/01/2027”

y siendo usuario de la masa de agua del embalse de Barrios de Luna desde hace más de 30 años, como socio del Club Náutico de León, con posesión del título de Patrón de Embarcaciones de Recreo, de seguro de navegación y de declaración responsable para la misma en el mencionado embalse, y dado que la propia condición de “proyecto” del Plan Hidrológico referido admite la posibilidad de presentar alegaciones al mismo, mediante el presente escrito, ante quien corresponda y como mejor proceda, presento las siguientes **ALEGACIONES:**

ALEGACION 1ª: en referencia al contenido del texto *“Con el fin de favorecer el desarrollo de una actividad de navegación sostenible y compatible con la seguridad de las personas”*, volver a mencionar que en el caso del Club Náutico de León, y entiendo es extensible al resto de la navegación de los embalses referidos de la cuenca del Duero (parte española), se nos exige estar en posesión del título de Patrón de Embarcaciones de Recreo, o el correspondiente en función de las características de la embarcación y la actividad, de seguro de navegación y de declaración responsable para la misma en el mencionado embalse, lo que entiendo garantiza “la seguridad de las personas”.

ALEGACION 2ª: en referencia al texto siguiente que subrayo: *Con el fin de favorecer el desarrollo de una actividad de navegación sostenible y compatible con la seguridad de las personas así como con los objetivos ambientales establecidos en este Plan Hidrológico, se*

prohibirá la navegación con motores de combustión a partir de la entrada en vigor del presente Plan Hidrológico, he de alegar que, es justificable la actividad náutica desarrollada en el Club Náutico de León como prácticamente inocua para el medio natural que le rodea, y totalmente compatible con el medio ambiente circundante, tal y como describiré e intentaré demostrar en los párrafos y alegaciones siguientes. Este razonamiento entiendo es extensible al embalse en sí mismo, y al resto de los embalses con esta actividad, y en particular al de Riaño que por su conocimiento participa de las mismas características de el de Barrios de Luna.

ALEGACION 3º: Frecuencia e intensidad de la navegación: En primer lugar, hay que tener en cuenta que, debido a la climatología de la zona del embalse, la actividad náutica se reduce a los meses centrales del verano, botando normalmente las embarcaciones a mediados de junio y sacándolas a mediados de septiembre, es decir que de los 12 meses del año apenas si 3 son las que las embarcaciones están en el agua.

En segundo lugar, es necesario destacar que, durante estos 3 meses la actividad náutica se concentra en un 80% aproximadamente en los fines de semana por lo que durante el resto de días la navegación apenas alcanza a 10 embarcaciones en el agua al mismo tiempo, estando el resto atracadas, y parte de las 10 referidas flotando sin propulsión motorizada. Así pues, el impacto real de la navegación se circunscribe a menos de 30 días al año en los que la cifra de embarcaciones navegando puede superar las 10 lanchas, sin que sobrepase nunca las 20, quedando el resto de los días de esos 3 meses muy por debajo de las 10 lanchas navegando. El impacto ambiental por tanto es prácticamente nulo si atendemos a la frecuencia e intensidad de la navegación.

La veracidad de las afirmaciones realizadas en esta alegación es fácilmente comprobable por esa CHD en cualquier temporada estival.

ALEGACION 4º: Vertidos y emisiones e impacto acústico de la navegación en el medio ambiente circundante: 4º-1 vertidos: Los motores de combustión actuales que se utilizan para la navegación prácticamente no producen vertidos, ni de aceite, ni de gasolina, asimilándose perfectamente a los de un automóvil estándar. Los aceites son sustituidos con una periodicidad similar y esta operación se realiza en talleres especializados, al igual que en los automóviles de combustión, por lo que los vertidos son prácticamente inexistentes. Los hipotéticos vertidos de gasolina únicamente se producen en la operaciones de carga de combustible, y en estas , de producirse muy raramente, apenas alcanzan varios centilitros, lo que comparado con los hectómetros cúbicos de las masas de agua en cuestión, 308 Hm³ en el caso de Barrios de Luna, suponen una insignificancia absolutamente indetectable y de nulo impacto ambiental, en especial si los comparamos con los vertidos de todas las poblaciones y explotaciones ganaderas que vierten a los cauces que suministran el caudal a los embalses, en nuestro caso el Rio Luna al embalse de los Barrios de Luna. Sería por tanto condición necesaria para la determinación de un “impacto ambiental negativo” por este concepto al menos disponer de un estudio que lo

justificase, y que, de seguro si se realizase, como creo recordar se realizó repetidamente en el pasado, refrendaría que el impacto ambiental por este concepto es nulo.

Emisiones: las que producen estos motores son absolutamente asimilables a los de un automóvil de las mismas características con combustible de gasolina. Son, además, en su mayoría motores de inyección que optimizan el consumo y por tanto reducen al mínimo la emisión de CO2 a la atmósfera. Es necesario destacar aquí que en el caso del Embalse de Barrios de Luna esta bordeado prácticamente en un 60% de su extensión por la Autopista A-66, cuya densidad de tráfico medio, sin tener datos exactos, entiendo puede alcanzar miles de vehículos diarios, lo cual significa cientos de miles de vehículos anuales, normalmente a velocidades superiores a los 100 km/hora, en una gran proporción de ellos camiones de gran tonelaje para transporte de mercancías, que además de la altísima emisión de CO2 en comparación con los de una lancha estándar en navegación a motor, lo hacen con combustible Diesel, más contaminante que la gasolina.

Impacto Acústico: Ruidos: Es absolutamente asimilable al apartado anterior y coincidente en sus características e intensidades, y aún mayor si tenemos en cuenta una práctica actual consistente en los recorridos turísticos de motocicletas de alta cilindrada por este tipo de carreteras de montaña que rodean los embalses, como el de Barrios de Luna, y que, en particular las diseñadas para conducción de velocidad, producen un altísimo impacto acústico a todas luces, y oídos, muy superior a los que producen las lanchas en su navegación.

Así pues, a mi entender es absolutamente injustificable que se prohíba la navegación en este tipo de embalses por los posibles impactos ambientales, en particular el de vertidos, emisiones de CO2 e impacto acústico, cuando todo a lo largo de su margen discurren vías de comunicación, en nuestro caso una Autopista con de miles de vehículos diarios, a velocidades elevadas, y con motores y combustibles mucho más contaminantes y ruidosos que los que se pretende prohibir, en particular si revisamos la frecuencia e intensidad de la navegación expuesta en la Alegación 3ª.

ALEGACION 5ª: No alternativas eléctricas efectivas a los motores de combustión. Se ha planteado desde esa CHD la posibilidad de la utilización de motores eléctricos en sustitución de los de combustión como alternativa a la navegación. He de alegar a esta posibilidad que la opción no es realista en la mayor parte de los casos, dado que en la actualidad los motores eléctricos no tienen un precio asequible al comprador, y cuando lo tienen se circunscriben a los de pequeña potencia destinados a actividades de pesca y paseo a bajas velocidades. La actividad de deportes acuáticos: ski náutico, wake board, etc., que atrae a la mayor parte de los propietarios de las embarcaciones que navegan en nuestros pantanos, no tiene alternativa eléctrica a los motores de combustión ya que, o bien no existen motores eléctricos comparables en potencia y rendimiento, o bien sus precios los hacen absolutamente inalcanzables para la inmensa mayoría de los compradores. La evolución eléctrica de los motores para este tipo de actividades necesitará, estimo, de unos 10-15 años más para poder ser asimilable a los de los

automóviles, dado que el mercado de este tipo de productos es mucho más reducido, y por tanto los costes de desarrollo de los mismos son muy superiores a escala unitaria.

Pero además del razonamiento anterior hay que destacar que otro inconveniente añadido de gran complejidad sería la dotación de infraestructuras de recarga eficientes en estas zonas para poder recargar de energía eléctrica las embarcaciones. Estas zonas donde se ubican los embalses se caracterizan por ser remotas, rurales y normalmente carentes de infraestructuras, lo que hace aún más imposible la alternativa eléctrica para motores destinados a estas actividades y coloca un horizonte de al menos 10-15 años en la aplicación eficiente de esta tecnología.

ALEGACION 6º: Coste turístico y económico de la prohibición: efectivamente otro aspecto de primer orden a tener en cuenta sería que, en la actualidad, y de manera incipiente en algunos de los embalses pero ya con un cierto desarrollo en otros como en el de Barrios de Luna, la actividad náutica, de la que la propulsada con motores de combustión es mayoritaria, supone un empuje para la hostelería y los alojamientos turísticos de la zona y que ambos se verían gravemente perjudicados con la medida. En el caso concreto de Los Barrios de Luna estamos hablando de una población que durante los meses de junio a septiembre pernocta más o menos asiduamente en el Club Náutico lo que multiplica el gasto en toda la hostelería de la comarca, así como el consumo de otro tipo de productos en especial los alimenticios adquiridos en los comercios de las poblaciones circundantes. Máximo exponente de este perjuicio, según el conocimiento que yo manejo, sería el embalse de Riaño que, tras años de inactividad y falta de iniciativas turísticas, parece haber encontrado en la navegación, y en particular en sus barcos turísticos, un importante reclamo que año tras año supone el incremento de vistas en la zona. Es de recordar que recordar que el 100% de las provincias de Castilla y León que recorre el Duero no tiene costa y por tanto playas, y que lo más asimilable a la misma son las masas de agua de que dispone, que sin embargo nunca se han dotado de infraestructuras adecuadas para el ocio y el turismo desde las administraciones competentes lo cual ha supuesto un hándicap histórico para el desarrollo económico de las mismas. La prohibición actual de la navegación con motores de combustión entiendo sería un impedimento directo al desarrollo y/o mantenimiento de la actividad turística, y por tanto económica, de estas zonas en una situación de clara despoblación de sus núcleos poblacionales, mayoritariamente rurales y periféricos. Esta prohibición chocaría por tato con la preocupación del resto de las administraciones por intentar tomar medidas que inviertan esta tendencia a la despoblación, y que por tanto la CHD debería de analizar antes de prohibir la navegación como actividad económica alternativa para estas zonas, necesaria de promover por las administraciones que gestionan los recursos naturales del territorio.

ALEGACION 7º: Masas de agua artificiales construidas por la acción humana: Creo que también parece razonable destacar que las masas de agua a las que nos referimos no son fruto de la acción de la naturaleza, sino una construcción artificial realizada por el hombre que en su momento alteró gravemente el estado natural de esas comarcas, anegando

pueblos, cultivos, naturaleza, y por tanto desplazando especies y modificando hábitats. Es por tanto de analizar que, aunque sí es consecuente vigilar el impacto ambiental de las actividades que en los embalses se realizan, debe de analizarse desde el punto de vista de un entorno que en sí mismo es artificial.

ALEGACION 8º: Entiendo además que no hay informes técnicos o análisis concretos con datos medidos, registrados y monitorizados que justifiquen la prohibición en una elevada contaminación derivada directamente de la navegación de motores de combustión, sino que la mencionada prohibición se basa en un concepto genérico de *“los objetivos ambientales establecidos en este Plan Hidrológico”*, que sin embargo no se refrenda en datos medidos y registrados.

ALEGACION 9º: Y finalmente, en consonancia con los razonamientos realizados en la alegación 4ª y 5ª, parece absolutamente ilógico que dado que la Unión Europea ha dado un plazo de prohibición de venta a los motores de combustión hasta el año 2035, y por tanto su uso diario aún se prolongará durante un plazo aún mayor, se prohíba la navegación en los embalses de la Cuenca del Duero con excesiva anticipación a esa misma fecha.

Así pues, en base a estas alegaciones, **SE SOLICITA:**

Se modifique el artículo 35, punto 8º, y el apéndice 12 del PROYECTO DEL PLAN HIDROLÓGICO DE LA PARTE ESPAÑOLA DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO EL PERÍODO 2022-2027, permitiendo la navegación con motores de combustión, según las características y requisitos actuales, hasta la entrada en vigor de la prohibición de la venta de este tipo de motores en la U.E. prevista para el año 2035.

Que se tengan por presentados en tiempo y forma y se admita a trámite este escrito de alegaciones y que sea tenido en cuenta por la Confederación Hidrográfica del Duero para su incorporación al PLAN HIDROLOGICO REFERIDO.

En León a doce de noviembre de 2021.

Firmado Carlos M. Gómez Fidalgo.