

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO

Oficina de Planificación Hidrológica

C/ Muro nº 5

47004-Valladolid

Don ...GUILLERMO ABAD PEREZ, Alcalde del Ayuntamiento de Salduero (Soria) y en virtud del acuerdo del Pleno Celebrado el 25 de noviembre de 2021,

Ante esta administración comparece y,

EXPONE

PRIMERO

Que ha sido abierto a información pública para las personas interesadas los “documentos iniciales del proceso de planificación hidrológica (revisión de tercer ciclo) correspondientes a la demarcación hidrográfica del Duero, publicado en el Boletín Oficial del Estado Núm. 253 (pág. 63903-63904), con fecha de 19 de octubre de 2018.

SEGUNDO

Examinado el Borrador de Proyecto de Plan Hidrológico del Duero para el período 2022-2027, sometido a consulta pública durante un plazo de seis meses, desde el día siguiente del Anuncio de la Dirección General del Agua en el BOE nº 148 de 22 de junio de 2021, y haciendo uso del derecho a realizar durante este período de tiempo propuestas, observaciones y sugerencias al documento publicado, se observa que el ART.35.8 de dicho proyecto recoge la prohibición de navegar con motores de combustión en los términos siguientes *“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.”*

El citado Apéndice 12 establece que esa prohibición surtirá efecto para el pantano de La Cuerda del Pozo a partir del 01/01/2027.

TERCERO

Que la citada prohibición conllevará de hecho una prohibición de la navegación a motor dada la falta de infraestructuras y de embarcaciones con motores eléctricos en un horizonte a medio y largo plazo.

CUARTO

Que esta prohibición conllevará para los municipios bajo el área de influencia del Pantano de la Cuerda del Pozo perjuicios económicos y limitaciones en el uso y disfrute de sus aguas y más concretamente en lo relativo los reconocidos en el Art. 60 del Texto Refundido de la Ley de Aguas aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, en los puntos 6º y 7º, “6.º Usos recreativos. 7.º Navegación y transporte acuático”

Por lo anterior y haciendo uso de su derecho, presenta las siguientes

ALEGACIONES

1. En el MARCO GENERAL DE LOS PLANES HIDROLÓGICOS 2022-2027 publicado por MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO, SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE, Dirección General del Agua, se indica *“En sintonía y coherencia con el planteamiento anterior, la elaboración de estos planes hidrológicos del tercer ciclo se enmarca dentro de un compromiso de transición ecológica asumido en España y en toda la Unión Europea bajo el marco del denominado Pacto Verde Europeo, sus líneas estratégicas de actuación y los mecanismos de apoyo que despliega.*

Estas estrategias e iniciativas desarrolladas bajo el Pacto Verde Europeo pretenden configurar un modelo socioeconómico de crecimiento realmente sostenible, neutro en emisiones, adaptado a los efectos del cambio climático y socialmente justo.

Un reflejo de este contexto se plasma en la recientemente aprobada Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, cuyos principios orientadores han sido tenidos en cuenta en la elaboración de los planes hidrológicos del tercer ciclo.”

En ese marco es importante tener en consideración las medidas propuestas por la Comisión Europea

a. COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

«Objetivo 55»: cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática

b. INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO sobre la aplicación y el cumplimiento de las normas sobre el contenido de azufre de los

combustibles para uso marítimo establecidas en la Directiva (UE) 2016/802, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos.

Así como las propuestas Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

La COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

«Objetivo 55»: cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática

Se centra en cuatro aspectos:

- i. Normas más estrictas para las emisiones de CO2 de turismos y furgonetas
- i. Nueva infraestructura para combustibles alternativos
- ii. ReFuelEU: Combustibles de aviación más sostenibles
- iii. FuelEU: Combustibles más limpios para el transporte marítimo

Las propuestas de la Comisión en este sentido son:

*“El paquete «Objetivo 55» incluye, por tanto, cuatro propuestas para la promoción tecnológicamente neutra de vehículos y combustibles más limpios. La revisión de las normas de emisión de CO2 **para turismos y furgonetas** nuevos tiene por objeto seguir reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero de estos vehículos, estableciendo una trayectoria clara y realista hacia **una movilidad sin emisiones**. La demanda de vehículos de emisiones cero por parte de los consumidores ya está aumentando drásticamente.*

*La Comisión también propone promover la **utilización de combustibles sostenibles en los sectores aéreo y marítimo** como complemento del RCDE para ambos sectores, lo que hace que los combustibles contaminantes sean más caros para los proveedores. La iniciativa para promover combustibles de aviación sostenibles (ReFuelEU) **obligará a los proveedores de combustible a combinar un nivel cada vez más elevado de combustibles sostenibles** en los actuales combustibles para reactores en los aeropuertos de la UE, así como a incentivar la utilización de combustibles sintéticos con bajas emisiones de carbono, conocidos como «electro combustibles».*

La iniciativa para promover combustibles sostenibles en el sector marítimo (FuelEU) establecerá nuevos requisitos para los buques, independientemente de su pabellón, que arriben o zarpen de puertos de la UE, imponiendo un límite máximo al contenido de gases de efecto invernadero de la energía que utilizan y haciéndolo más estricto a lo largo del tiempo. La próxima alianza para la cadena de valor de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono impulsará el suministro y el despliegue de los combustibles más prometedores para todos los modos de transporte.”

Como vemos la estrategia marcada por la Comisión Europea se centra en la transición hacia una movilidad sin emisiones en el transporte por carretera para turismos y furgonetas y la utilización cada vez mayor de combustibles sostenibles (biocombustibles y combustibles sintéticos) que tengan cero emisiones netas de CO2, en el transporte aéreo y marítimo.

Por su parte el INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO sobre la aplicación y el cumplimiento de las normas sobre el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo establecidas en la Directiva (UE) 2016/802, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos. Estableció dentro de sus objetivos la utilización:

1. Sistemas de depuración de gases de escape
2. Conexión de los barcos en las proximidades de los puertos a la red eléctrica para permitir que sus sistemas y equipos funcionasen si requirir estar en marcha sus motores de combustión para mejorar la calidad del aire de las ciudades portuarias
3. La reducción de emisiones de SOx y NOx reduciendo el contenido de azufre en el fuel utilizado en los grandes buques.

Por su parte la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, establece en su Título IV** en materia de movilidad sin emisiones que **se adoptarán medidas para alcanzar en 2050 un**

parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO2, pero nada establece en este sentido para el transporte aéreo y el marítimo.

En lo relativo al transporte aéreo y marítimo, debido a las limitaciones técnicas de los motores eléctricos y en especial de las baterías, el enorme peso de las mismas y la limitada duración de la carga, así como el bajo porcentaje de las emisiones de esos dos medios de transporte en el mapa de emisiones de CO2, ha hecho que **ni la COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES «Objetivo 55»: cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática, ni la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, hayan considerado la implantación y progresiva sustitución de los motores de combustión en aeronaves y barcos, sino que las medidas van encaminadas a la utilización de combustibles cada vez más limpios** que vayan teniendo en su elaboración una mayor proporción de biocombustibles y electro combustibles o combustibles sintéticos, obtenidos a partir del hidrogeno verde producido mediante electrolisis a partir del agua, de CO2 captado de la atmosfera mediante la utilizando energías renovables, a fin de lograr en el 2050 un ciclo de emisiones netas de CO2 neutral o negativas, al captarse más CO2 de la atmosfera en los procesos de producción que el emitido en su combustión posterior.

2. El INVENTARIO NACIONAL DE EMISIONES A LA ATMÓSFERA elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico publicado en marzo de 2021 y que se adjunta como **ANEXO 1**, determina que **las emisiones de CO2 y otros gases de efecto invernadero a la atmosfera por la Navegación Doméstica representan el 1,1% del total de las emisiones efectuadas por España en el ejercicio 2019, de lo que es fácilmente deducible que las emisiones de la navegación en aguas interiores en España es mínimo y si lo circunscribimos al ámbito de la Cuenca del Duero el dato sería insignificante.**

3. Las exigencias relativas a la evolución del transporte marino que se derivan tanto de la COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES «Objetivo 55»: cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática, como de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, fruto:

- a. por una parte, del reducido peso que en el mapa de emisiones de Gases de Efecto Invernadero tiene la navegación
- b. de las limitaciones que presenta la electrificación de las embarcaciones derivadas del peso de las baterías y la limitada durabilidad de la carga,

hacen que la evolución de los proyectos que está llevando a cabo la industria especializada en la fabricación de motores para embarcaciones, no esté yendo hacia la electrificación de estos, sino hacia la adaptación de los motores náuticos de combustión a los combustibles sintéticos, desarrollando motores eléctricos únicamente como motores auxiliares para las maniobras dentro de puertos y para desplazamientos muy cortos, con autonomías que rara vez supera los 15 minutos. A fin de acreditar esta alegación se aporta como **ANEXO 2 Certificado de TOURON** importador para España de Mercury Marine, principal fabricante mundial de motores para náutica de recreo.

4. En el certificado recogido en el ANEXO 2 se pone de manifiesto *“Que los motores actuales de cuatro tiempos MerCruiser disponen de una Certificación de Conformidad emitida por el fabricante y*

certificada por DNV GL SE. En dicha Certificación se detalla el cumplimiento por dichos motores de las actuales normas de emisiones detalladas en la Directiva Europea 2013/53/UE.” No obstante, **la citada DIRECTIVA 2013/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 20 de noviembre de 2013** relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE así como la norma que la traspone al ordenamiento interno el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes, se deben cumplir por todas las embarcaciones y los motores que las equipan y que se comercializan en España en la actualidad.

La citada directiva entre otros aspectos regula los niveles sonoros de los motores marinos de embarcaciones de recreo, niveles de emisiones que obligan a la utilización de catalizadores de los sistemas de escape, estanqueidad de los espacios donde se ubican los motores en caso de ser intra-borda, puntos de carga de combustible, aislamiento y fijación de baterías...

Los artículos 1, 2 y 4 de la citada directiva indican

“Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece requisitos para el diseño y la fabricación de los productos mencionados en el artículo 2, apartado 1...

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los productos siguientes:

a) las embarcaciones de recreo y las embarcaciones de recreo semiacabadas;

b) las motos acuáticas y las motos acuáticas semiacabadas;

c) los componentes mencionados en el anexo II cuando se introduzcan en el mercado de la Unión por separado, en lo sucesivo denominados «los componentes»;

d) los motores de propulsión instalados o destinados específicamente a ser instalados fuera o dentro de embarcaciones;

e) los motores de propulsión instalados fuera o dentro de embarcaciones en los que se realice una modificación importante del motor;

f) las embarcaciones que sean objeto de una conversión importante.

Artículo 4

Requisitos esenciales

1. Los productos mencionados en el artículo 2, apartado 1, podrán comercializarse o ponerse en servicio únicamente si no entrañan peligro alguno para la salud y la seguridad de las personas y los bienes ni para el medio ambiente, si se mantienen y utilizan correctamente de acuerdo con el fin al que están destinados, y solo a condición de que cumplan los requisitos esenciales aplicables enunciados en el anexo I.

2. Los Estados miembros velarán por que los productos mencionados en el artículo 2, apartado 1, no se comercialicen ni pongan en servicio a menos que cumplan los requisitos indicados en el apartado 1.”

Por su parte el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, incorpora al ordenamiento jurídico español el contenido de la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas.

En el Artículo 5 se fijan los requisitos esenciales que deben cumplir las embarcaciones:

“Artículo 5. Requisitos esenciales.

1. Los productos incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto únicamente podrán comercializarse o ponerse en servicio cuando cumplan las siguientes condiciones:

a) No entrañar peligro alguno para la salud y la seguridad de las personas y los bienes, ni para el medio ambiente.

b) Su mantenimiento y utilización se lleve a cabo correctamente, de acuerdo con el fin al que están destinados.

c) Cumplir los requisitos esenciales aplicables que se enuncian en el anexo I.

2. La Dirección General de la Marina Mercante, los órganos con competencia sobre vigilancia del mercado de los Ministerios de Industria, Energía y Turismo y de Economía y Competitividad, así como los correspondientes órganos de las comunidades autónomas, en sus correspondientes ámbitos de competencia, velarán por que los productos a que se hace referencia en el apartado anterior no se comercialicen ni pongan en servicio a menos que cumplan los requisitos exigidos en dicho apartado.”

El anexo I Del Real Decreto 98/2016 se regulan los siguientes puntos:

- A) Requisitos esenciales para el diseño y la construcción de los productos contemplados en el artículo 2
- B) Requisitos esenciales para las emisiones de escape de los motores de propulsión
- C) Requisitos esenciales para las emisiones sonoras

El cumplimiento obligatorio de los requisitos exigidos por la DIRECTIVA 2013/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO y del Reglamento que la traspone al ordenamiento interno español, de las embarcaciones que se comercializan en España, aseguran el respeto al medio ambiente y al resto de las personas que disfrutan del entorno acuático.

5. Desde el punto de vista medioambiental es destacable destacar:

- a. **Las conclusiones que se recogen en el Informe elaborado por la FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ESQUÍ ACUÁTICO Y WAKEBOARD** que se adjunta como **ANEXO 3**

“BENEFICIOS DEL ESQUÍ ACUÁTICO Y LA NAVEGACIÓN EN EL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

En algunos casos, la navegación y el esquí acuático pueden beneficiar directamente al ecosistema al añadir el tan necesario oxígeno a la masa de agua. Los estudios han indicado que la acción de la hélice del motor, el casco de la embarcación y el esquiador acuático provocan un aumento del contenido de oxígeno en el agua. Esto, a su vez, puede beneficiar la salud y la diversidad de la vida animal y vegetal que vive en esa agua. Este proceso de oxigenación es más ventajoso en aguas poco profundas, aguas que tienen un intercambio mínimo de agua dulce y una alta incidencia de crecimiento de algas.

Otro beneficio del esquí acuático y la navegación es la eliminación de dióxido de carbono, y otros contaminantes, de la masa de agua. Este beneficio se atribuye a los motores marinos con escapes submarinos. Las burbujas que contienen los gases de escape se dispersan detrás de la embarcación y contribuyen a reducir el ruido y a transportar las emisiones a la superficie, donde se evaporan. Un estudio subacuático realizado por Outboard Marine Corporation descubrió que las burbujas de aire que se mueven por el agua a gran velocidad pueden ayudar a degradar ciertos contaminantes.

En las vías navegables estrechas, especialmente en los canales, una baja densidad de tráfico regular de embarcaciones desalienta el crecimiento excesivo de especies vegetales potencialmente problemáticas y ayuda a mantener una diversidad de especies vegetales autóctonas. Además, la restauración de canales en desuso y canteras mineras a cielo abierto para el ocio acuático ha beneficiado a muchos tipos de fauna y aves acuáticas.

Además, en algunos casos la presencia del esquí acuático ha supuesto una mejora significativa de los ecosistemas locales. En una región del Reino Unido, un club local de esquí acuático, junto con la autoridad de conservación de la región, puso en marcha una estrategia integral de recuperación para proteger tanto las plantas como los animales a lo largo de un tramo del río. Algunas de las medidas adoptadas fueron la introducción de especies vegetales autóctonas, la construcción de bermas e islas naturales, la implantación de zonas estrictas de prohibición de paso a lo largo de ciertas orillas y la creación de un circuito de slalom a una distancia segura de las zonas de anidamiento. Lo más probable es que estas mejoras no hubieran tenido lugar si el club de esquí acuático no las hubiera iniciado.”

- b. **Poner de manifiesto el nulo impacto medioambiental de la navegación con motores de combustión en el Embalse de la Cuerda del Pozo**, la calidad de sus aguas y la inexistencia de contaminantes derivados de hidrocarburos como se desprende de las tres informaciones siguientes:

- a. Bandera azul en el Pantano de la cuerda del Pozo

“Es una de las zonas de baño con bandera azul en el Embalse de la Cuerda del Pozo, Bruselas, 16.4.2018 COM (2018) 188 final.

La Unión Europea certifica la "excelente calidad" del agua del pantano para el baño.

El agua del pantano de la Cuerda del Pozo es considerada de "excelente calidad" para el baño, según la calificación de la Agencia Europea de Medio Ambiente. Por quinto año consecutivo recibe la máxima distinción en los análisis que lleva a cabo este organismo de la Unión Europea, que examina más de 21.000 zonas de baño del continente. El 96% de todos estos puntos cumplió las normas mínimas de calidad del agua y más del 84% alcanza el nivel de excelencia que en Soria reciben cuatro lugares del embalse: Vinuesa, Cidones y dos del término municipal de la capital.”

- b. El Informe conjunto de la Confederación Hidrográfica del Duero y de la Junta de Castilla y León sobre la mortalidad sobre la mortalidad piscícola ocurrida en el mes de septiembre de 2015 en el Embalse de la Cuerda del Pozo que se adjunta como **ANEXO 4** que pone de manifiesto la buena calidad de las aguas y la ausencia de contaminantes que afectasen a la mortalidad de las carpas.
- c. El hecho de tener un sistema de monitorización de la calidad de las aguas por medio del proyecto LIFE Roem.

El proyecto europeo ROEM+, que ha permitido monitorizar exhaustivamente las aguas del embalse soriano de Cuerda del Pozo para controlar los procesos de eutrofización que ocasionan un rápido desarrollo de ciertas algas, y que resultó premiado como uno de los Best Life Projects concluidos entre 2016 y 2017, galardón que pretende difundir que la aplicación a gran escala de la solución innovadora creada conlleva claros beneficios ambientales.

Así, se cuenta con una red de monitorización en el embalse formada, además de por la plataforma principal anclada en las proximidades del paramento, por dos boyas en los tributarios principales y una plataforma móvil, que facilitan la detección de las proliferaciones de algas.

De esta manera, resulta posible realizar una gestión del fenómeno en tiempo real para tomar las medidas necesarias de cara a garantizar el uso del agua en condiciones de seguridad por parte de la población.

La metodología aplicada en Cuerda del Pozo se ha completado con otras acciones, entre las que cabe destacar un seguimiento detallado de los datos obtenidos, medidas correctoras, y campañas de concienciación entre los usuarios para advertir de los posibles efectos de la eutrofización de las aguas.

6. Como se desprende de la alegación número 3, la prohibición recogida en el 35.8 del Borrador de Proyecto de Plan Hidrológico del Duero para el período 2022-2027 a partir del 1/1/2027 conllevará la prohibición de facto de navegar con motor en el Pantano de la Cuerda del Pozo, lo que tiene efectos en distintos ámbitos.
 - a. Desde un punto de vista deportivo, supondrá la imposibilidad de practicar deportes como el esquí acuático, wakeboard o wakesurf. Como se recoge en el Informe de la Federación Internacional de esquí acuático aportado como ANEXO 3:

“El esquí acuático y el wakeboard son deportes con muchos beneficios sociales, económicos y de salud para la sociedad. Son únicos en el sentido de que son deportes en los que pueden participar conjuntamente personas capaces y discapacitadas, y personas de hasta 5 años y de hasta 80 años de edad. Son deportes en los que participa más de una persona, y son una maravillosa actividad familiar que reúne a sus miembros para pasar un día de diversión en su vía acuática favorita.

Cualquiera que se haya puesto unos esquís acuáticos o haya montado en un wakeboard puede dar fe de sus beneficios para la salud. Son deportes que exigen y desarrollan fuerza, agilidad y resistencia.

Desde el punto de vista económico, el esquí acuático puede generar capital y oportunidades de empleo en todo el mundo, tanto por la actividad económica directa como por los productos y servicios derivados. Este deporte desempeña un papel importante en la economía, el turismo y la cultura de muchos países del mundo.”
 - b. Desde un punto de vista económico tiene impacto a dos niveles:
 - b.i. Por una parte, a nivel individual a las personas que han decidido adquirir una embarcación a motor, que tiene una vida útil media de 20 años, para poder navegar en el Pantano de la Cuerda del Pozo, próximo a su residencia habitual o a

su segunda residencia, decisión que ha conllevado un desembolso importante y que se adopto en base a unas expectativas de uso de la misma derivada de la costumbre, en tanto que se lleva navegando con embarcaciones con motor de combustión en este pantano desde hace más de 50 años. Esta prohibición conllevaría un deterioro de su patrimonio en tanto que esa embarcación no podría usarse.

- b.ii. Por otra parte, tiene un impacto económico en los pueblos que se encuentran bajo el área de influencia del Pantano de la Cuerda del Pozo por ocupar parte de su territorio o por estar próximos a él.

La posibilidad de navegar atrae a turistas a partir del mes de mayo y hasta bien entrado octubre. Este turismo estacional deja recursos económicos en los restaurantes, bares, hoteles, camping, tiendas y alquileres de viviendas de turismo rural de estos pueblos, que resultan imprescindibles para su supervivencia.

Pero si es importante este impacto económico del turismo estacional, lo es más en aquellos meses fuera del periodo estival, porque una parte importante de los propietarios de embarcaciones que navegan en el Pantano de la Cuerda del Pozo, han pasado a alquilar viviendas o bungalows durante todo el año y otros han adquirido su segunda residencia, lo que en alguna medida ayuda a paliar la estacionalidad del turismo estival y ayuda a la supervivencia de negocios locales que durante los meses de invierno se mantienen con enormes dificultades. Por otra parte, el alquiler de espacios en naves para hibernar las embarcaciones permite obtener rentas a los propietarios de estas que de otro modo no obtendrían, ya que estas naves ya no se destinan a los fines para los que se construyeron por ceses de esas actividades.

- c. Por último, no deja de resultar agravante, que las comarcas que más solidaridad han mostrado con la Cuenca del Duero, en tanto que han visto sus pueblos y parajes inundados por los pantanos no puedan verse beneficiados, aunque sea mínimamente, por las oportunidades que les ofrecen la posibilidad de navegar en sus aguas, comarcas que por otra parte se ven azotadas por la despoblación y por la falta de iniciativas públicas que aseguren su supervivencia. El mayor problema ecológico que tiene España es la despoblación del ámbito rural.

Por todo lo cual,

SOLICITA

Que teniendo por presentadas en tiempo y forma estas alegaciones al Borrador de Proyecto de Plan Hidrológico del Duero para el período 2022-2027 la CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO elimine de su articulado el punto 8 del Art. 35 de dicho proyecto a fin de que se pueda seguir navegando con motores de combustión por el escaso impacto a la mejora del medio ambiente que esta aporta, la

imposibilidad de sustituir dichas embarcaciones por embarcaciones con propulsión eléctrica y por los perjuicios causados a los pueblos bajo la influencia del Pantano de La Cuerda del Pozo.

En Salduero, a 21 de diciembre de 2021

Fdo: Guillermo Abad Pérez.

SR./A. PRESIDENTE/A DE CONFEDERACIÓN HIDROGRAFICA DEL DUERO.-

VALLADOLID