

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ESQUÍ NÁUTICO Y WAKEBOARD

Asunto: Propuesta del Proyecto de Plan Hidrológico del Duero período 2022-2027
Organismo de Cuenca: Confederación Hidrográfica de Duero (www.chduero.es) calle Muro, Núm. 5, 47004 Valladolid
Interesado: Federación Española de Esquí Náutico y Wakeboard
Trámite: Alegaciones Plan Hidrológico en Periodo de Información Pública
Publicación: BOE Núm. 148, martes 22 de junio de 2021.

A LA CONFEDERACION HIDROGRÁFICA DEL DUERO (C/Muro, Núm. 5, 47005, Valladolid)

DON FRANCISCO FERNÁNDEZ LOSADA, en su calidad y condición de Presidente de la **FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ESQUÍ NÁUTICO Y WAKEBOARD**, con domicilio en Castelldefles (Barcelona), , con C.I.F. y en la dirección de correo electrónica habilitada ante ese Organismo comparece y de la forma más respetuosa y procedente, **EXPONE, DICE y SOLICITA:**

- 1º.- Mediante inserción en Boletín Oficial del Estado Núm. 148, martes 22 de junio de 2021 por parte de la Dirección General del Agua se publica e inicia el periodo de consulta pública de los documentos titulados "Propuesta de proyecto de plan hidrológico", "Propuesta de proyecto de plan de gestión del riesgo de inundación" y "Estudio Ambiental Estratégico conjunto" referidos, entre otros y en lo que al presente escrito respecta, a los procesos de revisión de los citados instrumentos de planificación correspondientes a la parte española de la demarcación hidrográfica del Duero.

- 2º.- De acuerdo con lo establecido en los Arts. 74.3 y 80.3 del Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Planificación Hidrológica Reglamento de la Planificación Hidrológica los documentos que integran el Borrador de Proyecto de Plan Hidrológico del Duero para el período 2022-2027 se someten 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, periodo durante el cual los interesados o cualquier persona podrán realizar las aportaciones y formular cuantas observaciones y sugerencias se estimen convenientes dirigidas al organismo de cuenca respectivo.

- 3º.- La **Federación Española de Esquí Náutico y Wakeboard**, es una entidad asociativa, sin ánimo de lucro, con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente del de sus asociados, de carácter privado y configuración legal, constituida al amparo de la Ley 10/1990 del 15 de Octubre, Real Decreto 1.835/91 del 20 de Diciembre sobre Federaciones Deportivas Españolas y demás normas sectoriales de aplicación, dedicada a la promoción, práctica y desarrollo del Esquí Náutico, dentro del territorio nacional. Ejerce por delegación, funciones públicas de carácter administrativo, actuando, como agente colaborador de la administración pública en las funciones administrativas que le son delegadas, para ejercer como órgano nacional regulador del esquí náutico y bajo la tutela del Consejo Superior de Deportes. Está integrada por Federaciones Deportivas de ámbito autonómico, club, deportistas, técnicos, (jueces, pilotos y monitores), de entre las que a los efectos del presente escrito se destaca la **Delegación Esquí Náutico FEEW de Castilla y León**, con ámbito de actuación de toda demarcación hidrográfica del Duero.

En entre su finalidades sociales y objeto asociativo destaca el desarrollo, fomento, y práctica del esquí, en coordinación con las Federaciones autonómicas; Reglamentar, organizar y tutelar competiciones de ámbito estatal y competiciones internacionales que se celebren en el territorio nacional; Seleccionar los equipos nacionales; Formación de técnicos, monitores, y planes de preparación de deportistas de alta competición; Representar a España en las competiciones internacionales.

- 4º.- Considerando lo expuesto y dentro del plazo a tal efecto conferido interesa a la Federación Española de Esquí Náutico y Wakeboard formular las siguientes observaciones y sugerencias que se estima conveniente dirigir a la Confederación Hidrográfica del Duero con el objetivo de que sean tomadas en consideración y en atención a lo en ellas indicado se modifique la Propuesta de Proyecto del Plan Hidrológico del Duero en los términos que “ut infra” se dirán

ALEGACIÓN 1ª.-

MODIFICACION Y ESTABLECIMIENTO PARA EL AÑO 2050 O ALTERNATIVAMENTE LA POSPOSICION PARA FUTURAS REVISIONES DEL PHD DEL ESTABLECIMIENTO DE LA FECHA DE COMIENZO PARA LA POHIBICIÓN DE LA NAVEGACIÓN A MOTOR DE COMBUSTIÓN EN LOS EMBALSES DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL DUERO.

- 1º.- El Plan Hidrológico del Duero para el período 2022-2027 es el instrumento que permite alcanzar los objetivos de la planificación hidrológica que de acuerdo con el artículo 40 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio son: conseguir el buen estado y la adecuada protección del dominio público hidráulico y de las aguas, la satisfacción de las demandas de agua y **alcanzar el equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial**, incrementando la disponibilidad del recurso, protegiendo su calidad, economizando su empleo y racionalizando sus usos en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales.

- 2º.- Por su parte la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética en su art. 1 expone que la misma “(...) tiene por objeto asegurar el cumplimiento, por parte de España, de los objetivos del Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 2 de febrero de 2017; facilitar la descarbonización de la economía española, su transición a un modelo circular, de modo que se garantice el uso racional y solidario de los recursos; y promover la adaptación a los impactos del cambio climático y la implantación de un **modelo de desarrollo sostenible** que genere empleo decente y contribuya a la reducción de las desigualdades.”.

La consecución de un modelo socioeconómico libre de emisiones de gases de efecto invernadero, que nadie cuestiona, **debe hacerse de una forma gradual** y sostenible, **armonizando** en todo momento la misma con el **desarrollo sostenible de los agentes sociales afectados** así como de forma acorde y **acompañada al estado de la técnica** de forma tal que el logro de tal objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, **se adecúe a la existencia medios técnicos capaces de sustituir o reemplazar a los medios contaminantes por otros libres de tales emisiones**. Tal y como postula en su art. 27 la citada Ley 7/2021, de 20 de mayo, **la transición hacia una economía baja en emisiones de gases de efecto invernadero debe ser justa** y en todo caso debe garantizar y hacerse sobre la base de “(...) **un tratamiento equitativo y solidario a las personas y territorios en dicha transición**. (...)”.

En tal orden de ideas, a los objetivos y plazos que con carácter genérico se establecen en art. 3 de la citada Ley 7/2021 tendentes a la reducción de las emisiones de gases invernadero, el art. 16 de igual Norma, **si bien referido al transporte marítimo y portuario, pero perfectamente extrapolable al caso de la navegación en agua interiores**, dado que los condicionantes técnicos y estado actual de la tecnología de desarrollo de motores para las embarcaciones son prácticamente los

mismos, prevé una “(...) reducción paulatina de las emisiones generadas por el consumo de combustibles fósiles de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas físicas cuando estén amarrados o fondeados en los puertos, con el fin de alcanzar el objetivo de cero emisiones directas de estos antes de 2050. (...)”,

En similares términos y plazo se regula la transición en el caso de **transporte terrestre** y así en el art. 14 de dicha Ley se postula que “(...)1. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂, de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria (...) 2. En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050 se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos, no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde del año 2040 sean vehículos con emisiones de 0 g CO₂/km de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria. (...)”.

Muy resumidamente expuesto tanto en el transporte marítimo y portuario como en el transporte por carretera, se establece como periodo de transición justa hasta el año 2050, y ello considerando que el estado de la tecnología y medios alternativos, la investigación, el desarrollo y los avances en I+D+I en el caso de los motores de combustión de los vehículos terrestres esta sustancialmente más avanzado que en el caso de los motores de las embarcaciones, para las que hoy por hoy, no hay alternativas viables.

En tal sentido si bien es cierto que lentamente están apareciendo motores eléctricos destinados a la navegación náutica, el estado de desarrollo de tal tecnología es aún muy incipiente y con un elevado coste económico, que por lo demás, tan solo permite alcanzar pequeñas velocidades, con largos tiempos de recarga, poca potencia y escasa autonomía, lo que los hace ineficaces para la navegación deportiva que, además de cara a la implantación de sistemas o bases de recarga, presenta la dificultad añadida que comporta y se deriva de las variaciones de cota que experimentan los embalses en función de la pluviometría y necesidad de desembalse para atender al resto de los usos previstos para las aguas interiores embalsadas.

A ello cabe añadir que, sino todos, casi la práctica totalidad de los actuales motores de combustión que emplean las embarcaciones deportivas que navegan en aguas interiores son de 4 tiempos y han sido objeto de una profunda y reciente renovación que, al igual que los turismos, requiere de un justo periodo que permita la amortización de la inversión hecha en su renovación. Desde el punto de vista medioambiental estos motores de explosión han evolucionado enormemente en los últimos años, **reduciendo de manera drástica la contaminación acústica y las emisiones producidas por los gases de escape**, así como el consumo de combustible, consiguiendo una reducción de los niveles de contaminación, que los ha permitido equipararse con las regulaciones medio ambientales y los niveles de emisiones de la circulación rodada.

Sin que sea preciso el hacer mayores consideraciones de orden técnico, al ser un hecho notorio la mejora en la eficiencia medioambiental de los motores de explosión, hay otro aspecto a considerar y es el hecho de que el uso de las embarcaciones recreativas que en las aguas embalsadas tiene un **acusado carácter estacional y su uso es puntual y episódico**, lo que hace que su incidencia ambiental, siquiera sea por la poca frecuencia de uso e ínfimo número de embarcaciones que navegan por los embalses, si se compara con el tráfico rodado, **hace que su incidencia medioambiental en términos globales sea prácticamente nula**, al menos se insiste, comparativamente hablando si se la confronta con el consumo del tráfico terrestre, para la que no obstante ellos se establece como margen temporal el año 2050 y por el contrario, pese a la dicha, prácticamente nula incidencia medioambiental –aunque solo lo sea por el número de embarcaciones- en el caso de la navegación en aguas de los embalses de la CHD en el mejor de los casos se sitúa en el 01/01/2027.

A la vista de ello y sin que hoy por hoy haya alternativas mecánicas viables tanto desde el punto de vista del rendimiento técnico que precisa la navegación deportiva, como desde el punto de vista del coste económico que actualmente tienen los, carísimos y poco eficientes motores eléctricos para su empleo en la navegación deportiva, hacen que **el mantenimiento de la prohibición de la navegación con motores de combustión en tal plazo, suponga de facto total la desaparición de la navegación deportiva en los embalses de la CHD.**

Así pues y sin perjuicio de cuanto se dirá, tampoco puede olvidarse que la propia Ley 7/2021 elaborada por el **Ministerio de la Transición Ecológica y del Reto Demográfico** que inspira la propuesta de prohibición del uso de motores de combustión en los embalses, **entre sus**

previsiones contempla su armonización e implantación de una forma justa. No obstante ello la prohibición en los términos y plazo previsto tendría unas consecuencias económicas muy perniciosas en todo el ámbito territorial de la demarcación hidrográfica del Duero definido por el artículo 3.3 del Real Decreto 125/2007, de 2 de febrero, por el que se fija el ámbito territorial de las demarcaciones hidrográficas, zonas en su inmensa mayoría **sumidas en una profunda crisis demográfica y económica** y que forman parte de los que ya se ha venido en denominar la **“España Vacía”**

- 3º.- Frente a tal estado de cosas y situación tras analizar las **Disposiciones Normativas** que integran la propuesta de Proyecto de Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Duero. Revisión de tercer ciclo (2022-2027), en su **Artículo 34. 8 Normas generales sobre las autorizaciones de navegación** se prevé que se incluya en el próximo texto articulado con carácter normativo y vinculación jurídica la prohibición del empleo de motores de combustión a partir de la entrada en vigor del PHD “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” concretando en Apéndice a la Normativa 12, como fecha de comienzo de la prohibición para la navegación a motor de combustión en los embalses de la CHD distintos periodos que van del 01/01/2022 al 01/01/2027.

Si bien tal futura prohibición aparece tímidamente modulada en el tiempo con las previsiones contenidas en el Apéndice a la Normativa 12, tales plazos, extraordinariamente breves y muy cercanos en el tiempo, **hace de todo punto imposible el reemplazo y la utilización de otro tipo de motores**, hoy por hoy inexistentes, que con el rendimiento y eficacia precisa, permitan y posibiliten los actuales usos recreativos, de navegación y transporte acuático, cuya importancia económica no se escapa al conocimiento y atención de la propia CHD que ya en la misma Memoria, reconoce expresa y explícitamente la importancia socioeconómica que tienen estos usos del agua en la zona de afección “En términos macroeconómicos, la cuenca del Duero ofrece **una notable debilidad socioeconómica** en el contexto español, lo que se evidencia con una contribución del 4,3% al PIB total nacional desde un territorio que cubre el 15% de España. Un factor clave es la debilidad demográfica puesto que la cuenca reúne tan sólo al 4,5% de la población española. **Por ramas de actividad, el sector más relevante es el sector servicios (69,5% del VAB), englobando al 73% de los trabajadores.**”

Huelga de decir, por lo notorio de ello, que el uso recreativo y la navegación en las aguas de los embalses de la CDH ha sido, es y necesita continuar siéndolo, un factor revulsivo y de dinamización turística en sus zonas de afección, que hace que a la misma acudan multitud de personas para hacer uso y disfrutar de las diversas actividades acuáticas, que en buen número precisan el empleo y la utilización de motores de combustión en las embarcaciones, que hoy por hoy, no tienen alternativas mecánicas técnica y económicamente viables, capaces de sustituir los mismos.

Por lo que si bien resulta encomiable la finalidad que se persigue con la propuesta de eliminación del empleo de motores de combustión en las aguas interiores embalsadas ello, ha de ser, al igual que está previsto en el caso del transporte terrestre, portuario y marítimo, en consonancia y armonía con los plazos transitorios que para los mismos prevé la **Ley 7/2021**, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética y tener como marco y margen de referencia el año 2050 para permitir la adaptación de las embarcaciones a tal exigencia y a la par posibilitar a los empresarios y particulares recuperar y amortizar las inversiones ya han sido realizadas para el fomento y desarrollo turístico y de recreo de los embalses, municipios y poblaciones que se benefician de ello.

En todo caso si se entendiera que pudiera resultar jurídicamente cuestionable el que en el que en el presente Plan Hidrológico de la parte española de la demarcación hidrográfica del Duero (2022-2027) establezca un plazo que rebase de su marco temporal de vigencia y lo adecue con el sector del transporte terrestre, marítimo y portuario y sitúe su horizonte y límite transitorio temporal para el año 2050, cuanto menos cabe proponer que alternativamente al menos y por el momento no se establezca fecha concreta alguna para la definitiva prohibición del empleo de motores de combustión, debiendo acometerse en futuras revisiones del PHD, en función de la evolución de las futuras alternativas mecánicas técnicamente viables que permitan su reemplazo por otros eléctricos, hoy por hoy, en el caso de las embarcaciones de navegación, inviables.

Coadyuva en lo adecuado de tal medida el hecho de que en las propias **Fichas de Designación** de Masas de Agua Muy Modificadas, contenidas en el Apéndice III, de Anejo 1 elaborado por la CHD, en ninguna de ellas se ponga de manifiesto incidencia negativa alguna ni afectación en la masa de agua, flora y fauna, que se derive del uso de motores de combustión.

Coadyuva también el hecho de que, pese a la gran contribución que desde el punto de vista socioeconómico representa la navegación de embarcaciones a motor en la zona geográfica donde radica dichos embalses, -tanto para el comercio, hostelería, restauración, empresas de actividades turísticas asentadas en torno a la navegación a motor, clubs deportivos con instalaciones en los embalses, así como para los propios vecinos que encuentran en tal actividad una posibilidad que le permite alquilar sus viviendas e incluso encuentran en ella una posibilidad para su venta, que de otro modo las haría estar de facto fuera del mercado inmobiliario-, lo cierto es que todo ese enorme volumen de actividad económica se logra con el empleo de un reducido número de embarcaciones motoras recreativas (Que sin cuestionar en modo alguno que en un futuro han de ser reemplazados por motores de emisiones cero) de modo que en términos y magnitudes globales, lo cierto es que hoy por hoy su afección real resulta insignificante desde el punto de vista medioambiental -siquiera sea por el escaso número de embarcaciones y el uso episódico que de las mismas se hace. Sin embargo de su prohibición sí que comportaría un grave perjuicio económico en la ya denostada economía del mundo rural y pueblos que han visto en el turismo deportivo un elemento dinamizador de la actividad socioeconómico de la zona, tan faltos de iniciativas y actividades económicas.

De ello se desprende la necesidad de acompañar y hacer compatible la finalidad medioambiental que representa la supresión del empleo de motores de combustión en la navegación en las aguas de los embalses y su sustitución por una navegación sostenible y de emisiones cero, con la actividad económica de una zona tan desfavorecida como los son las zonas rurales afectas y aledañas a todos los embalses de la Cuenca del Duero.

Por todo ello y aun siendo necesario alcanzar el logro de una navegación sostenible, la prohibición de la navegación con motores de combustión requiere establecer un marco temporal mucho más amplio que el inicialmente previsto, que dote de seguridad jurídica y de estabilidad económico-financiera a los particulares y empresas que ya han realizado elevadas inversiones, muchas de ellas iniciadas, mejoradas o ampliadas mediante apalancamiento financiero y aún pendientes de amortización, especialmente en el sector del ocio, hostelería y restauración y que indefectiblemente, de mantenerse la fechas de prohibición previstas, se verían avocadas al cierre, pese a la puesta hecha por el mundo rural, pese a haber supuesto, sino el único, unos de los pocos revulsivos económicos y sectores dinamizadores de las zonas

aledañas a los embalses, propiciado una la actividad turística, de ocio y deportiva asociada que gira en torno a la navegación en los embalses mediante el empleo de motores de combustión, único medio que hoy por hoy lo posibilita y permite de una forma eficaz, mecánicamente viable y económicamente asumible, que de materializarse las fechas previstas en el Proyecto.

El logro de los objetivos medioambientales que recoge la inspira la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética y del que es trasunto la Propuesta del PDH, debe hacerse de un modo gradual y no traumático para las zonas, personas y entidades afectadas que “yendo contracorriente” han apostado de verdad por la España vaciada, por el mundo rural, por los pueblos, invirtiendo ilusión, entusiasmo, tiempo y arriesgado su patrimonio.

Por todo ello, se solicita que la actividad náutica, (Que no solo es deportiva, sino también económica, demográfica, social e integradora de las zonas rurales) que posibilita la navegación en los embalses utilizando motores de combustión, **sea tratada al menos en régimen de igualdad** con las siempre favorecidas zonas costeras, a donde habría de derivar la navegación deportiva, pero donde, paradójicamente, si se podrán usar los motores de explosión en las embarcaciones hasta el año 2050 (Pese a tener idéntica incidencia medioambiental: La incidencia ambiental de un motor es exactamente la misma navegando en el mar o en un embalse) en detrimento de las siempre desfavorecidas y olvidadas zonas rurales donde se ubican los embalses, a las que no solo, debe darse un trato igualitario, sino que muy al contrario habría que discriminar positivamente para frenar de una forma activa la despoblación y abandono del mundo rural.

Por ello se insiste y se somete a la consideración la Confederación Hidrográfica del Duero dependiente del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que se modifique la previsión del Borrador del Plan Hidrológico del Duero 2022-2027, y sin renunciar al compromiso de la CHD en la lucha contra el cambio climático, la transición energética y la neutralidad de emisiones de gases de efecto invernadero en línea con el transporte terrestre, marítimo y portuario previsto en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética lo posponga para futuras revisiones y en todo caso e impulse su implantación progresiva con el horizonte de llegar en el año 2050 a la prohibición del empleo de motores de combustión en la navegación en los embalses.

Por lo expuesto,

SOLICITO a la ILMA. Sra. PRESIDENTA DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) que, teniendo por presentado este escrito se sirva admitirlo y, en su virtud, tenga por efectuadas las Alegaciones que anteceden y en atención a los motivos ya razones expuestos sean tomadas en consideración para su inclusión en la redacción definitiva del Proyecto de Plan Hidrológico del Duero para el período 2022-2027 y decretando lo demás que proceda en derecho, que se pide en Castelldefels, a veintiuno de diciembre de dos mil veintiuno.

Fdo.- Francisco Fernández Losada

Pte.- Federación Española de Esquí Náutico y Wakeboard

Firmado por

FRANCISCO JAVIER FERNANDEZ