

ASOCIACIÓN CULTURAL NÁUTICA DE AGUILAR DE CAMPOO

ALEGACIONES al Proyecto de Plan Hidrológico del Duero para el período 2022-2027 en periodo de información pública

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

DON JULIO CÉSAR PÉREZ CARRILLO, mayor de edad, vecino de Palencia, con domicilio en calle _____, con D.N.I./N.I.F. _____ como de Presidente de LA ASOCIACIÓN CULTURAL NÁUTICA DE AGUILAR DE CAMPOO, domiciliada en el _____ 34800 Aguilar de Campoo, de nueva creación y en trámites para obtener un C.I.F., ante ese Organismo de Cuenca, comparece y como mejor proceda, EXPONE:

1. El Borrador de Proyecto de Plan Hidrológico del Duero para el período 2022-2027, se somete 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. Durante este período de tiempo cualquier persona puede hacer propuestas, observaciones y sugerencias al documento que se expone en este apartado, de acuerdo con el artículo 80.3 del Reglamento de la Planificación Hidrológica, aprobado por Real Decreto 907/2007, de 6 de julio.
2. La Asociación Cultural Náutica de Aguilar de Campoo, es una entidad sin ánimo de lucro constituida al amparo de lo dispuesto en el artículo 22 de la Constitución Española, así como de la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, Reguladora del Derecho de Asociación. Figura inscrita en el Registro de Asociaciones de la Delegación Territorial de la Junta de C.y L. de Palencia con el N° 2818, sección primera.
3. Los fines de la Asociación son:

- a. Promover la actividad náutica en el Embalse de Aguilar de Campoo.
 - b. Procurar la seguridad para la navegación y la actividad náutica.
 - c. Proteger y promocionar los valores paisajísticos, naturales, de ocio, deportivos, económicos, turísticos, culturales y las tradiciones del entorno del Embalse de Aguilar de Campoo y su conciliación con la actividad náutica.
4. Para el cumplimiento de estos fines, la Asociación desarrollará una serie de actividades entre las que está la representación de los intereses comunes de sus asociados.
 5. En la actualidad la flota del Embalse de Aguilar de Campoo está formada por más de 20 embarcaciones: botes, semirrígidas, lanchas de distintos portes así como varios motoveleros tipo "cruise", y uno de ellos desarrolla actividad económica turística y cuenta con su correspondiente declaración de impacto ambiental.
 6. Que esta flota de embarcaciones a motor, en su actividad normal viene aportando seguridad a otras de actividades en torno al embalse, contabilizando todos los años diversos rescates de personas, fundamentalmente de otras embarcaciones, kayaks o similares y motociclistas, que se resuelven sin más incidencia gracias entre otras cosas a los motores de explosión.
 7. Que de la lectura de los documentos sometidos a consulta pública no se desprende en ningún caso que la navegación a motor en el Embalse de Aguilar de Campoo suponga un riesgo específico de contaminación.

Por lo que, dentro del plazo establecido la Asociación Cultural Náutica de Aguilar de Campoo viene a formular las siguientes observaciones y sugerencias con el objetivo de que sean tomadas en consideración y se modifique la Propuesta de Proyecto del Plan Hidrológico del Duero en ese sentido

ALEGACIÓN:

MODIFICACIÓN Y ESTABLECIMIENTO PARA EL AÑO 2050 O ALTERNATIVAMENTE LA POSPOSICIÓN PARA FUTURAS REVISIONES DEL PHD DEL ESTABLECIMIENTO DE LA FECHA DE COMIENZO PARA LA PROHIBICIÓN DE LA NAVEGACIÓN A MOTOR DE COMBUSTIÓN EN LOS EMBALSES DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL DUERO (AGUILAR DE CAMPOO, CÓDIGO DE EMBALSE E03, FECHA DE ENTRADA EN VIGOR EL 01/01/2027).

Lo que argumentamos de la siguiente manera:

- 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 en 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 puertos, 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 está 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 medioambientales 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". El Embalse de Aguilar de Campoo, se encuentra situado en la comarca de "La Montaña Palentina" y tiene una importante incidencia económica en ella. Esta comarca está en retroceso económico y demográfico y ha centrado gran parte de su actividad económica en el turismo. La navegación se constituye también en un elemento de dinamización turística de la comarca.

- 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 35. 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 el embalse de Aguilar de Campoo (E03) el 1 de enero de 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 del Embalse de Aguilar de Campoo ha sido, es y necesita continuar siéndolo, un factor revulsivo y de dinamización turística en su zona de afección, que hace que a la misma acuden 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.

Además, como explicamos más arriba, la eliminación prematura de la navegación de particulares a motor en el Embalse de Aguilar, supondría un riesgo importante para la seguridad de las personas que desarrollan otras actividades dentro y entorno a la masa de agua al no haberse previsto ningún servicio específico de rescate, que hasta la fecha se resuelve gracias a los navegantes a motor habituales.

En todo caso si se entendiera que puede resultar jurídicamente cuestionable 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 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 el caso del Embalse de Aguilar de Campoo no 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 radican dicho embalse, -tanto para el comercio, hostelería, restauración, empresas de actividades turísticas asentadas en torno a la navegación a motor, campings, 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 actividades económicas.

De ello se desprende la necesidad de acompasar 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 abocadas 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, técnicamente viable y económicamente asumible.

La prohibición de la navegación a motor en los embalses, haría que las embarcaciones se trasladen a zonas marítimas costeras cercanas, donde aumentaría la presión ambiental hasta 2050.

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 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 presa 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 expuestos sean tomadas en consideración para su inclusión en la redacción definitiva del Proyecto de Plan Hidrológico del Duero para el período 2022-2027.

En Aguilar de Campoo a 21 de diciembre de 2021

Fdo.- Julio César Pérez Carrillo
Pte.- Asociación Náutica de Aguilar de Campoo