

**La senyora vicepresidenta primera:**

Gracias.

Sí, señor Estañ, para terminar la pregunta.

**El señor Estañ García:**

Sí, gracias.

Simplemente, por concretar algo más.

Es cierto que se... Entendemos que se está ahora mismo en una fase de estudio, pero que lleva desde 2016, y que en ese estudio, que, si no tengo mal entendido, se encargó a la Universidad Miguel Hernández, sí que se planteaban diversos escenarios en los que en algunos se planteaba la sustitución del sistema de riego.

Entonces, lo que sí que le pediría es que se asegure que ningún proyecto de modernización supondrá poner en peligro el sistema de riego, sobre todo por lo que esto implica a nivel de racionalización de agua, que estamos de acuerdo, pero que entendemos que pocos sistemas hacen un uso más efectivo del agua que este, pero, sobre todo, a nivel ambiental, porque sin esos retornos simplemente la huerta, simplemente los humedales dejan de existir.

Gracias. (*Aplaudiments*)

**La senyora vicepresidenta primera:**

Gracias, señor Estañ.

*Consellera.*

**La senyora consellera d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural:**

Sí, gracias.

Sí, en efecto, en esos estudios, en esa planificación técnica, desde la racionalidad en el uso del agua, desde la sostenibilidad, se ha contado con la Universidad Miguel Hernández, se ha contado con la Universidad Politécnica de Valencia y también con el propio conocimiento que tiene el IVIA en todo manejo y gestión de riegos.

También, quizás, es verdad que ahí se han modificado o matizado determinadas propuestas, dentro de ese plan de regadío, a partir de la reunión con los regantes. La última, y muy al detalle, fue realizada el pasado junio, a finales de junio, en la oficina comarcal de Orihuela, precisamente, con los regantes de Vega Baja. Y ahí sí que lo que se pudo hacer es identificar esas necesidades y priorizarlas, como le comentaba antes a grandes rasgos, pero, básicamente, es lo que decía: el deterioro de las redes, de los pozos, de las acequias; la salinidad; los costes de mantenimiento de instalaciones, el coste energético es muy elevado para toda esta zona; la falta de

sectorización y de automatización de las zonas regables; la falta de balsas de regulación; la falta de integración y coordinación entre las entidades de riegos; la falta de regulación interna; o, incluso, la poca adecuación de las ordenanzas, que muchas son relativamente antiguas a la ley de aguas o la normativa actual.

Por eso que lo que sí que queremos hacer es proyectos de modernización, proyectos de inversión, también de adaptación normativa y de una mejora, una adecuación de la gobernanza de las circunstancias actuales, pero que, en cualquier caso, se hagan manteniendo el valor patrimonial ambiental y también agrario, en sí mismo, que tienen los regadíos tradicionales de la Vega Baja.

Gracias. (*Aplaudiments*)

**La senyora vicepresidenta primera:**

Gràcies.

Passem a la pregunta número 1.611, que formula la diputada Llum Quiñonero, del Grup Parlamentari Podemós-Podem, i correspon també la resposta a la consellera d'agricultura.

Senyora Quiñonero, quan vullga.

**La senyora Quiñonero Hernández:**

Buenas tardes.

Buenas tardes, *consellera.*

Hace una semana se hizo pública la propuesta de la autoridad portuaria alicantina que tenía sobre la mesa en relación con la instalación de unos macrodepósitos de combustible en el puerto de Alicante y a escasos metros de zonas habitadas, que ya vienen siendo zonas en las que se movilizan por asuntos que tienen que ver con el puerto: el barrio de San Gabriel, el barrio de Benalúa, escuelas situadas muy próximas al puerto, tan solo separadas por unos metros, más la carretera de salida hacia el sur en el paso hacia el mar. Una iniciativa de la empresa XC Business 90 que, entre otros, deberá superar el visto bueno de las diversas instituciones que conforman su consejo de administración, además del requisito de evaluación ambiental.

Desde nuestro punto de vista, lo que está en cuestión, lo que se dirime de fondo es el papel, el sentido estratégico del puerto frente a la ciudad, frente al territorio comarcal, al provincial, frente al conjunto de la *comunitat*.

¿Es el nuestro un puerto de servicios de pasajeros? ¿Es estrictamente un puerto para unir este lado del Mediterráneo con la vecina África, especialmente con nuestros vecinos y vecinas argelinos? ¿Hasta dónde es un puerto industrial, comercial, turístico, de pasajeros? ¿Qué ventajas? ¿Qué inconvenientes? Muchos asuntos aún por decidir.

Los planes de la autoridad portuaria recientemente anunciados incluyen la recuperación de depósitos con una capacidad

prevista para más de setecientos mil litros de gasolina, gasóleo o queroseno y veinte mil litros de gas licuado.

Lo que sí sabemos es la falta de liderazgo de los años de corrupción, de la falta de proyecto que aún padecemos.

La propuesta que presenta la autoridad portuaria es, en una primera etapa –porque se divide en dos fases–, con una inversión de 5,7 millones, incluye la construcción de seis silos, con una capacidad total de 110.000 metros cúbicos para un almacenaje de gasolinas, gasóleos, queroseno de aviación y biocarburantes, el equivalente a unas cien mil toneladas. Seis primeros depósitos que se asentarían sobre 14.000 metros cuadrados del muelle 19, gestionados por la compañía Terminales Marítimas del Sureste, en régimen de concesión.

La segunda fase a desarrollar, a medio plazo, con otro desembolso de 30 millones, incluiría la construcción de otros doce depósitos más, con capacidad de 50.000 metros cúbicos cada uno, sobre una superficie adicional de otros 40.000 metros cuadrados.

Según hace constar la empresa, se pretende mover hasta un millón de toneladas de combustible al año, lo que supone la llegada de más de quinientos o alrededor de quinientos buques, lo que supone, también, la movilización de un abundante tráfico, no solo el marítimo, sino el rodado de camiones cisterna para la distribución posterior del carburante.

En el convenio suscrito en 1995 sobre el traslado de los depósitos de la entonces CAMPSA –CLH–, firmado por La Generalitat, el Ministerio de Industria y Energía, el ayuntamiento y la autoridad portuaria, se exponía en aquel documento que: «Las instituciones públicas intervinientes consideran –decían– que en el futuro no debe haber instalaciones de almacenamiento y distribución de productos petrolíferos en el puerto de Alicante, por lo que las que hay actualmente –en 1995–, de la CLH, han de ser trasladadas a otra ubicación.»

Aquellos depósitos fueron trasladados, alejados del puerto, alejados unos kilómetros del puerto y de zona tan vinculada y tan cercana a la ciudad.

En este momento, todos los grupos políticos se han opuesto a esta situación. Además, se han presentado 1.038 alegaciones. De nuevo, hay movilizaciones en contra de este proyecto. Le toca ahora considerar al consejo de administración el futuro de este proyecto, que cuenta con muy pocos apoyos.

Mi pregunta, *consellera*, ¿va a avalar la *conselleria* los planes de la autoridad portuaria?

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

**La senyora vicepresidenta primera:**

Gracias, señora Quiñonero.

**La senyora consellera d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural:**

Gracias.

Buenas tardes.

Gracias por su pregunta, señora Quiñonero.

La verdad es que, solamente de oír esas cifras y esos volúmenes de combustible, impresiona. Pero lo primero que hay que señalar es que, hasta el momento, a la *conselleria* no ha llegado ningún expediente relacionado con esta cuestión. De hecho, como ha mencionado, parece que ni siquiera el propio consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Alicante todavía ni siquiera lo ha tramitado. Por ello, sin conocer el proyecto, más allá de lo que se ha publicado en prensa, sin que haya entrado en la *conselleria*, es muy difícil, ni de lejos, avanzar el sentido que puede tener un procedimiento, una vez que se inicie.

Sí que parece que, por esas características, como usted ha señalado, se podría tratar de una instalación sujeta a licencia ambiental del ayuntamiento.

En lo que respecta a la *conselleria*, necesitaría, ya le digo, sin tener los datos, una evaluación de impacto ambiental –habría que ver si puede hacerse ordinaria o simplificada– y la autorización de emisiones a la atmósfera. Por supuesto, también necesitaría otro tipo de autorizaciones que dependen de otros organismos públicos, por ejemplo, en materia de almacenamiento de productos inflamables.

Por eso que, sin un proyecto, sin haberlo entrado, más que por las noticias de prensa, la *conselleria* ni avala ni deja de avalar ningún proyecto. Si llega la tramitación, tendrá que seguir todas las fases, tramitación y consultas preceptivas, y, a partir de ese momento, es cuando la administración puede pronunciarse, en base a todos los informes técnicos y jurídicos que exija la normativa para una instalación de esta envergadura.

En cualquier caso, si atendemos un poco a lo que se ha comentado en la prensa, y dado que, al parecer, el proyecto también incluiría el trasiego de combustible en mar, pues, yo reconozco que no soy experta en la materia, pero, *a priori*, sí que parece o suena como algo bastante peligroso o arriesgado. Tenemos en cuenta que tenemos la reserva marina de la isla de Tabarca, que tiene un interés no solo en cuestiones ecológicas de biodiversidad, sino también de especies de interés pesquero. Con lo cual, entiendo que todo eso tendrá que evaluarse y estudiarse al máximo detalle.

Efectivamente, como usted ha recordado, existe un convenio de 1995 entre varias partes –La Generalitat, el ministerio, el ayuntamiento y la compañía concernida– en el que ellos mismos se autolimitan a la hora de ampliaciones o de traslados de estas instalaciones. Lo que cabe pensar también es que, dado que de ese convenio hace veintitrés años, la población ha crecido mucho, hay más urbanizaciones, hay instalaciones públicas, colegios; por eso, suponemos que, además, juntado a esa contestación, fuerte contestación vecinal pública y a la propia manifestación expresa del Ayuntamiento de Alicante, todo ello será lo que la autoridad portuaria y su consejo de administración deberán escuchar, recibir y atender.

Por todo ello, yo creo que lo prudente, en este caso, y lo adecuado es que la autoridad portuaria exprese, a través de su consejo de administración, cuál es ese proyecto, qué

voluntad tiene y, si lo consideran así y las administraciones están representadas en ese consejo de administración, una vez se inicie el procedimiento, iríamos viendo qué fases o qué informes técnicos, jurídicos, legales y también de participación y consulta pública tiene que cumplir un proyecto como este.

Muchas gracias. *(Aplaudiments)*

**La senyora vicepresidenta primera:**

Gràcies.

Passem a la següent pregunta, que és la 1.632, que formula la diputada Beatriz Gascó, del Grup Parlamentari Podemos-Podem, també a la consellera d'agricultura.

Senyora Gascó, per favor, quan vullga.

**La senyora Gascó Verdier:**

Gràcies, presidenta.

Bona vesprada.

Les dessaladores continuen sent un greu problema al nostre territori. Algunes estan infrautilitzades per una mala previsió de despesa energètica, altres ni tan sols s'han engegat perquè, a la fi, no eren necessàries, i altres es van plantejar més com una aposta de model comercial que com a projectes basats en previsions de futur, responsables i sostenibles.

L'empresa pública Acuamed, culpable directa d'aquest problema, és centre de la investigació del jutge Velasco i l'Operació Frontino. Alguns dels seus investigats, per cert, segueixen dins de l'organigrama de l'empresa, ostentant càrrecs de responsabilitat.

Al mateix temps, els convenis signats pels ajuntaments on estan situades i les estafes de molts anys entre constructores i partits polítics, deixen atrapats els ajuntaments en un deute impossible d'assumir, tant si es repercuteix en els rebuts als mateixos veïns com si s'assumix directament pels ajuntaments. Aquesta falta de control d'anys anteriors sobre aquesta empresa pública suposa una herència enverinada.

Este és un tema recurrent en Les Corts. No obstant això, segueix sense estar definida la solució a un conflicte que sembla condemnar els ajuntaments a una total falta de finançament per a poder pagar obres que, en teoria, comptaven amb tota la garantia de viabilitat avalada per l'estat, La Generalitat i aquesta empresa pública.

És evident que, en una previsió de canvi climàtic com l'actual i davant l'amenaça de les multes europees, no queda més remei que engegar-les, a pesar que no siguen necessàries ara mateix diverses d'elles.

Així les coses, els ajuntaments veuen com s'acaba el termini o es proposa una pròrroga sense afrontar definitivament una solució a aquest problema.

Vull agrair la presència d'algunes persones de Moncofa i de la Plataforma en Defensa de l'Aigua Pública, que han vingut al ple i que veuen com el seu pressupost anual de huit milions d'euros es veu amenaçat amb el deute d'una estafa signada i avalada per l'administració central i per una empresa pública que, en teoria, comptava amb totes les garanties.

D'altra banda, em permet recordar-li que en la mateixa pàgina d'Acuamed apareix la dessaladora de Sagunt com a reforç del sistema de proveïment de l'àrea metropolitana de València i el Camp de Morvedre, el que no concorda molt amb el plantejament que siga la gent dels municipis qui carregue amb aquestes instal·lacions que, a més, no eren urgents ni imprescindibles quan es van plantejar i es van engegar, basades en un creixement industrial insostenible.

La Unió Europea pressiona per a solucionar els greus problemes de contaminació d'aigua, de malbaratament de fons europeus en obres sense la solvència tècnica necessària que han resultat ser sinònims de corrupció més que d'eficiència.

I, sens dubte, cal replantejar qui és el responsable que els plans de viabilitat deriven en endeutament, i de quina forma evitar que qui firme i porte endavant estos projectes se n'isca sense cap responsabilitat, o inclús continue en l'administració carregant a l'erari públics o als rebuts dels contribuents amb els resultats dels seus errors.

Per tot això, senyora consellera, volem saber quin termini de temps es dona el Consell per a afrontar i resoldre, davant el Govern d'Espanya, l'engegada i l'ús de les dessaladores de la Comunitat Valenciana en aquells ajuntaments endeutats amb Acuamed?

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

**La senyora vicepresidenta primera:**

Gràcies, senyora Gascó.

Consellera, quan vullga.

**La senyora consellera d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural:**

Muchas gracias.

Muchas gracias por su pregunta, señora Gascó.

Antes de empezar me gustaría aclarar una cuestión, una afirmación que ha hecho al principio como que las desaladoras son un gran problema. Yo entiendo que no, las desaladoras son una grandísima oportunidad para una gestión sostenible y razonable de los recursos hídricos, sobre todo de cara al cambio climático.

Y gracias a que tenemos grandes instalaciones de desalación en la Comunidad Valenciana, que los señores de aquí se negaron a poner en marcha y que por eso estamos pagando muchas cuestiones, pues gracias a que tenemos toda esa red de instalaciones podemos en el futuro pensar que hay una