

¿La subvención al agua desalada puede ser un caballo de Troya para el regadío?

El precio final será casi el doble que la del Tajo-Segura, 0,33 euros/m³ al tener que aplicarle IVA y otros conceptos

3

26·01·23 | 12:48 | **Actualizado a las 13:25**



Un agricultor trabajando en su huerta junto a la tuberías de trasvase Tajo-Segura en Orihuela TONY SEVILLA

¿La penúltima? La aprobación del **Gobierno del plan hidrológico de Tajo**, que casi dejará sin agua del río a agricultores y a 35 municipios de la provincia a partir de 2027, y del Segura, que obliga a cerrar los acuíferos y dejar de extraer agua subterránea sin tener alternativa ni caudal suficiente con el agua desalada, se ha convertido en una muestra más del ninguneo del Gobierno central a la provincia de Alicante. Al margen de que la subvención el agua desalada tiene su “truco”. La vicepresidenta **Teresa Ribera** no miente con su compromiso de dejar el metro cúbico en 0,34 euros pero ese es el **precio a pie de desaladora**. Una tarifa a la que hay que aplicarle el 10% del IVA, lo que la sube a 0,37 euros y otros 0,056 euros más en concepto de tasas y mermas.

RELACIONADAS

El tren al aeropuerto de Alicante-Elche entra en campaña, aunque falten meses para el cuerpo a cuerpo Puig-Mazón

Tras aplicar la subvención anunciada por el Consell de 0,10 euros, el precio final será de **0,33 euros el metro cúbico**. Agua que, según recuerda Ángel Urbina, presidente de la SAT San Enrique, habrá que mezclarla con agua de los ríos para mitigar su contenido en boro. Y todo para intentar amortiguar un aumento del caudal ecológico que solo se producido en la cuenca del Tajo, la que alimenta el trasvase. Un precio para el agua desalada que llega, por otro lado, en una **coyuntura hidrológica favorable al trasvase Tajo-Segura**, ya que hasta mayo está garantizado el envío mensual máximo (27 hm³) al almacenar los pantanos de Entrepeñas y Buendía el agua suficiente.



El Gobierno recorta el trasvase y a cambio abaratará el agua desalada

F. J. Benito

Antonio Rico, director del Instituto Interuniversitario de Geografía recuerda, en este sentido, que “se aumenta el caudal en Aranjuez y, sin embargo, en la desembocadura del Júcar, donde parte el trasvase al Vinalopó el caudal ecológico se ha dejado a solo en **0,5 metros cúbicos por segundo**”.

El Consejo de Estado dejó claro en su dictamen Ministerio para la Transición Ecológica tiene plenas competencias para haber modificado el plan tras su aprobación en el Consejo Nacional del Agua al tratar de cuencas intercomunitarias. **No obstante**, también le dio un toque de atención importante (no vinculante) al reprocharle falta de transparencia a la hora de la modificación de la ya tristemente célebre disposición novena y de la nula coordinación en la redacción de los planes del Tajo y Segura, que están íntimamente relacionados.

Los propios cambios incorporados en el texto final revelan que la hoja de ruta de la desalación sigue intacta. La disposición novena (elemento corrector) que se pactó con el Consell en el Consejo Nacional del Agua (29 de noviembre) fijó que en 2025 se revisaría el caudal del Tajo

una vez subido el caudal ecológico (de 6 a 7 m³/segundo este año), y si hubiera mejorado la calidad del agua se decidiría rebajar el caudal si así lo determinaban los técnicos.

El presidente **Ximo Puig** montó en cólera al comprobar que lo acordado había saltado por los aires días después y alegó en el Consejo de Estado. Tras la recriminación a Ribera, la vicepresidenta recuperó la disposición novena en el texto final aprobado esta semana pero con una salvedad. Habrá revisión de la calidad del río pero el resultado no será vinculante. Es decir aunque mejore la calidad, el caudal subirá en 2026 a 8/m³ segundo y 8,63 m³/segundo en 2027, como ha quedado negro sobre blanco en el texto que se publicará en el BOE

Además, el tramo del río donde se eleva el caudal ecológico tiene 100 kilómetros entre **Bolarque y Aranjuez**, pero la revisión se hará en un tramo de 300 kilómetros, entre Bolarque y el embalse extremeño de Valdecañas (200 kilómetros más en los que el río recibe todo tipo de vertidos con lo cual es hasta dudoso que el informe, no vinculante insisto, pueda ofrecer buenos datos).



Vehículos circulando por la autovía A-7 entre Elche y Crevillent TONY SEVILLA

Asignaturas pendientes

Pero el “**tajo al Tajo**” nos es más que una muestra de los agravios del Gobierno con la provincia de Alicante. En agosto se cumplirán 23 años de espera de la conexión del tren con el aeropuerto que está ahora, por fin, en fase de redacción pero con un plazo de de tres años.

Acaba de activarse, esta sin plazos, el proyecto para electrificar la línea Alicante-Murcia de cercanías, el 90% de los **AVE con Madrid** -todos a partir de 2024- acaban en Chamartín en vez de Puerta de Atocha, donde síguen los de Barcelona, Sevilla y València. No hay solución para mejorar las circulación y seguridad en las autovías con Villena y Murcia, y el tren de la Costa se ha convertido en una prolongación del TRAM a Gandia por iniciativa del Consell.



La tercera carretera más peligrosa de España está en Alicante

Alejandro J. Fuentes

Un informe coordinado por el ingeniero Armando Ortuño para la Cámara de Comercio reveló hace ya cuatro años que la provincia necesitaba una inversión urgente de 750 millones de euros para evitar que la autovía Alicante-Villena y la circunvalación de Alicante, las más conflictivas, se colapsen completamente en los próximos diez años, aunque ambas presentan ya serios problemas de congestión. En concreto, las «nuevas» **carreteras debieran estar completamente operativas en el horizonte de 2029**, cuando se estima que la A-31 soportará un tráfico de 65.102 vehículos diarios, un 15% pesados, y la ronda de Alicante (A-70), 76.302 vehículos, un 8,5% pesados.



Un avión de Easyjet despegando en el aeropuerto de Alicante-Elche ALEX DOMÍNGUEZ

La **A-70** es el **primer cinturón de circunvalación de la ciudad de Alicante** y libre de peaje, en contraposición al segundo cinturón, englobado en la AP-7 y con un peaje convencional. Es la vía de mayor capacidad que conecta las ciudades de Elche y Alicante, y también es un eje de conexión con otros puntos de la provincia y con Murcia. Entre ambos municipios, la autovía consta de dos carriles de circulación por sentido, si bien a partir del denominado Camino Castilla hacia Crevillent pasa a tener tres carriles por sentido. En las proximidades de Alicante se encuentra el nudo con la **A-31**, cuyo muy elevado nivel de tráfico provoca notables retenciones, especialmente en el tronco de la A-70. Para aumentar la capacidad de la autovía los autores del informe plantean un tercer carril entre Elche y Alicante, y un paso inferior en la rotonda de la Universidad de Alicante. Ambas obras costarían 105 millones de euros. El acceso al Campus de San Vicente resulta un calvario en las horas punta de entrada y salida a la Universidad.

En cuanto a la autovía que conecta **Alicante con Villena**, una de las vías con mayor porcentaje de concentración de accidentes de la provincia, se trata de una antigua nacional que se desdobló a finales de los años 80 para convertirla en autovía de las consideradas de primera generación. El tráfico se ha disparado y la carretera se ha quedado antigua, hasta el punto de que resulta difícil y peligroso circular a más de 90 kilómetros por hora. El informe considera urgente la construcción de un tercer carril por sentido entre Elda y Monforte del Cid para reducir los problemas de congestión. El proyecto tiene un coste de **162 millones de euros**.