

Ministerio de Fomento  
Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda  
Secretaría General de Infraestructuras  
Dirección General de Carreteras  
Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón  
Pza Santa cruz, 19  
50071 Zaragoza

GOBIERNO DE ARAGÓN  
REGISTRO GENERAL  
DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y MEDIO AMBIENTE

- 3 SET. 2014

HORA:  
ENTRADA n.º .....

Zaragoza, 1 de septiembre de 2014

**ASUNTO: ALEGACIONES PROYECTO: "AJUSTE DE TRAZADO PARA EVITAR AFECCIONES AL LINDANO ENTRE LOS PP.KK. 0+500 Y 3+500" DEL TRAMO: SABIÑÁNIGO ESTE-SABIÑANIGO OESTE. A-23.**

**Ilmo Sr.:**

D. Juan Antonio Gil Gallús, mayor de edad, con D.N.I: 17.723.383-C, actuando en nombre y representación de la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos (FCQ), con sede en la Plaza San Pedro Nolasco 1, 4-F de Zaragoza.

**EXPONE:**

Que con fecha 20/8/2014 se concede trámite de alegaciones por un plazo de treinta días, para la emisión de informe.

**ALEGACIONES:**

1-El proyecto se sitúa a poca distancia del Lugar de Interés Comunitario (LIC) San Juan de la Peña-Oroel (ES2410061), pudiendo afectar de forma directa a Red Natura 2000, en función del trasiego de maquinaria, transportes, etc. y se encuentra en el corredor biológico natural entre las Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA): San Juan de la Peña-Oroel (ES0000285) y la ZEPA: Canciás-Silves (ES0000286) afectando igualmente a los valores naturales por lo que se declararon las ZEPA.

2-El ámbito del proyecto se encuentra situado dentro de la IBA: "Oturia-Canciás" nº 119 afectando a las siguientes especies amenazadas y catalogadas, siendo el mismo excesivamente reducido si el objetivo es determinar el impacto ambiental sobre los valores naturales, especialmente hacia el Este-Noreste.

Listado de principales especies de aves y su calificación según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Aragón:

-Alimoche (**Vulnerable**). Se localizan dos unidades reproductoras que pueden verse afectadas en función del trasiego de maquinaria, acopios, transportes, etc.

-Milano real (reproductor e invernante) (**En Peligro de Extinción**). Queda constatada la reproducción segura de al menos dos unidades reproductoras dentro del ámbito de trabajo del proyecto.

3-Dada la multiplicidad de proyectos en la Comunidad Autónoma de Aragón, sin tener en cuenta, entre muchos otros relevantes factores, el efecto de acumulación de impactos, la **Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos (FCQ)** considera que la aprobación de cualquier nuevo proyecto debería estar supeditada a la elaboración de un estudio que regule la ubicación y la reducción de los impactos medioambientales de toda la A-23 en su conjunto y no sólo la evaluación de un tramo, lo que se consideraría una segmentación del mismo proyecto.

4-El estudio debe comprender el análisis de los valores naturales, como las unidades vegetales, los tipos de fauna (con un estudio más detallado, apoyado con observaciones en campo), reproducción segura, la existencia de lugares de paso de aves e invernada, de al menos un año de duración. Y en función de los resultados determinar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Algunos de los datos aportados son erróneos (ejemplo: fotos posibles nidos Milano real), dejando en evidencia un equipo con formación inadecuada para la elaboración de un EIA. Para un proyecto de ésta envergadura e Impacto Ambiental previsible, al menos la dirección del equipo debería estar compuesta por un Biólogo con cierta experiencia.

5-En la memoria anexa al proyecto no hay suficiente información detallada y el estudio de aves realizado en la zona es insuficiente. Resulta necesario un estudio de fauna basado en observaciones de campo, cuya duración sea al menos de un año y no en material bibliográfico, debido a la importancia ornitológica de la zona que sirve como corredor biológico entre dos áreas incluidas en la Red Natura 2000 y se encuentra dentro de una IBA.

6-Además, es importante incluir un EIA que contenga una lista de posibles afecciones que la realización del proyecto pudiera producir en el medio ambiente, y una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias que podrían aplicarse a las dichas supuestas afecciones. Salvo la prohibición, que debe ser taxativa, de la realización de cualquier actividad durante la época de nidificación de milano real y alimoche, no se proponen medidas que tengan que ver con el hábitat de ambas especies.

7-Como el proyecto presentado se incluye dentro o en un radio de 5 Km. desde el perímetro de ZEPA, LIC o IBA, y además, afecta a especies amenazadas dentro de un radio de 5 km desde la localización de nidos, áreas de paso o invernada, la creación de una nueva carretera ocasionará previsiblemente un notable impacto en los hábitats y en las especies que los ocupan. Por esta razón, se considera necesario rechazar la propuesta y resolver de forma **NEGATIVA** la solicitud presentada por el promotor.

8-Existen varios tramos en ejecución o proyectados de la A-23 en municipios colindantes planteados por el mismo promotor. El EIA debería tener en cuenta todos estos impactos, en especial los impactos acumulados. A criterio de la FCQ, debería realizarse una evaluación conjunta de todos los impactos que puedan producirse. La creación de una autovía, en varios tramos acumulados en el mismo territorio, multiplica sus efectos negativos sobre las aves, al aumentar el efecto barrera que producen sobre ellas y el número de colisiones (atropellos) y molestias directas. Estos efectos se ven acumulados con otros proyectos lineales que crean igualmente efectos barrera como las líneas eléctricas, muchas de ellas en paralelo a la A-23, que deben tenerse en cuenta en la Evaluación de Impacto Ambiental.

9-No se propone entre las alternativas al proyecto la alternativa cero, la más viable desde el punto de vista ambiental, que debe tenerse en cuenta en el EIA.

10-Los principales impactos no evaluados son:

- Interrupción del corredor biológico entre superficies declaradas Red Natura 2000.
- Recuperación de la población de milano real afectada, mejorando el hábitat, mediante la protección de las zonas de nidificación y la repoblación y restauración ambiental del río Aurín.
- Medidas correctoras y compensatorias como la vigilancia de nidos, formación de ganaderos de intensivo para la adecuada manipulación de raticidas, eliminación de la media veda en los sotos afectados, adecuación de todos los tendidos eléctricos de media tensión (<45 kV.) en un radio inferior a 5 Km. contando desde la alternativa propuesta por el estudio, para evitar electrocución y colisión, teniendo en cuenta la alternativa de enterrar las líneas y señalización de los vanos de líneas de alta tensión (>45 kV.).

11-Antes de la aprobación por parte del órgano ambiental e incluido en el EIA, debería tenerse en cuenta y aportar un seguimiento específico de la avifauna para conocer comportamientos de las especies amenazadas. Dicho estudio requiere de una visita semanal a la zona, como mínimo, y durante al menos un año de duración, para incluir, de esta forma, los pasos migratorios, reproducción e invernada y conocer los movimientos en especies de ámbito forestal y rupícola que utilizan el ámbito de estudio, que debe ampliarse sustancialmente (>5 Km.) al Este de la alternativa seleccionada por el estudio. Del resultado del mismo se establecería la ubicación exacta de la circunvalación en un estudio de alternativas, donde se tenga en cuenta la alternativa cero.

Sobre la vigilancia ambiental. Los seguimientos sobre las aves deben cumplir las siguientes premisas:

- Valoración de las molestias, la pérdida de hábitat y la mortalidad.
- Utilización de métodos adecuados tanto para aves como murciélagos.
- Utilización de la base BACI (*Before After Control Impact*) que supone hacer una valoración previa al impacto, durante la construcción y en la fase de operación.
- Desarrollo de un seguimiento intensivo en los primeros 5 años de fase de explotación
- El seguimiento debe contemplar:

- La frecuentación de la zona de estudio (indicador: variación del número de parejas nidificantes por especie y evolución de la distribución).
- Biodiversidad (indicador: variación del número y abundancia de las especies en función del tiempo).
- Especies invernantes (indicador: evolución de la frecuentación de la zona, modificación de las vías de movimiento, indicadores de comportamiento).
- Mortalidad (indicador: número de ejemplares de cada especie encontrada muestras y estimadas).
- Comportamiento (indicador: variación del tamaño de los bandos; variación del número de aves en la superficie tanto de la circunvalación como en la superficie periférica afectada, tipos de reacciones ante la carretera, proporción de aves atravesando la zona de riesgo por especie, estimación de la tasa de migración mediante radar).
- Rapaces (indicador: éxito de reproducción, evolución del territorio vital, indicador de comportamiento, indicador de mortalidad).
- Especies patrimoniales con una alta clasificación en el CEEA (indicador: evolución de la distribución, comportamiento, éxito reproductivo, mortalidad).

12-No se plantean medidas correctoras que permitan corregir los impactos ambientales esperados sobre la fauna amenazada, por lo que deberían implementarse algunas medidas correctoras como la de marcar cada año a dos ejemplares de cada especie amenazada afectada, de forma que siempre hubiera dos ejemplares marcados con emisores satélite, para poder hacer un seguimiento durante al menos 5 años. En los casos en que se observe una elevada mortalidad, eliminar la amenaza mediante la construcción de caballones laterales u otras medidas que se crean necesarias como: disminución de la velocidad a  $< 70$  Km./h., entre otras.

13-Si bien el hecho de proponer medidas compensatorias desde el principio no exime de la necesidad de seguir antes las etapas descritas en el artículo 6 de la Directiva sobre hábitats, en particular el estudio de las soluciones de sustitución y la evaluación comparativa del interés del plan o proyecto en relación con el valor natural del lugar. Las medidas compensatorias constituyen el "último recurso". Aún habiéndose valorado que el proyecto tendrá efectos negativos sobre el medioambiente y se deba continuar con el proyecto por considerarse de interés público de primer orden y acogiéndose a lo dispuesto en el artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CEE, se deberán establecer las correspondientes medidas compensatorias que deberán ser informadas a la Comisión Europea. Las medidas compensatorias propuestas en el EIA sobre los impactos residuales son insuficientes, cuando no inexistentes y como la localización del proyecto está próxima a áreas con presencia de rapaces amenazadas, FCQ considera que en el caso de realizar el proyecto podría tener efectos negativos sobre la avifauna y sería obligatorio tomar medidas compensatorias como la aportación de parcelas (500 ha.), por parte de la empresa promotora, mediante compra o arriendo (durante la duración de la fase de explotación), cuya gestión tendría por objetivo la mejora del hábitat del milano real en zonas donde se han extinguido unidades reproductoras o donde el hábitat del milano real (sotos del río Aurín) se han visto afectados por la ocupación del Dominio

Público Hidráulico (DPH). Se debe incluir en el estudio de parcelas potenciales de trabajo, las que se encontraran próximas al río Aurín y fuera del DPH.

14-Otras medidas compensatorias son:

- Impartir cursos sobre la correcta utilización de venenos y plaguicidas, dirigidos a personas dedicadas a las labores ganaderas y a la agricultura.
- Plantar choperas y recuperación de riberas en los alrededores y zonas externas a la explotación, creación de linderos de campos agrícolas, que posibiliten la nidificación de aves rapaces. Las parcelas de choperas deberán tener una longitud de 100 a 300 m aproximadamente como mínimo.
- Enterramiento, aislamiento y/o señalización de todas las posibles líneas de media y alta tensión (>13 kV.) que se encuentren a menos de 5 Km. del área de explotación.
- Debe quedar terminantemente prohibido la creación de taludes en la construcción del nuevo trazado, debido a la fuerte erosión determinada en la zona y, precisamente, provocada por otras carreteras.
- Compra o arriendo de terrenos agrícolas destinados a la recuperación de la vegetación natural de ribera en el río Aurín y otros.
- Al afectar a rapaces deben establecerse planes de mejora del hábitat consistentes en aumentar las posibilidades del éxito de reproducción, impedir molestias directas, planes de manejo del territorio que debe asumir el promotor, etc.

15-En relación con la contaminación por Lindano y otros productos del “vertedero de Sardas”, se plantea la obligación por parte del promotor de poner en marcha la siguiente medida compensatoria. Sabiñánigo y Aragón requieren de forma prioritaria la descontaminación de uno de los puntos más contaminados y peligros de España, como son los diferentes vertidos de Lindano producidos durante la década de los años 70 hasta su cierre.

- Desmantelamiento de la actual carretera N-330 que cruza el vertedero de Sardas.
- Descontaminación del vertedero de Sardas.

**FCQ ofrece su colaboración en la correcta consecución de las medidas propuestas.**

**Por todo lo anteriormente expuesto FCQ SOLICITA:**

-Que no aprueben el proyecto por no haber realizado una adecuada evaluación de repercusiones sobre la Red Natura 2000 y sobre la IBA, incumpliendo las obligaciones derivadas del artículo 45 de la Ley 42/2007, del Patrimonio natural y de la Biodiversidad y el artículo 6.3 de la Directiva 92/43/CEE. Las especies que se reproducen dentro de Red Natura 2000 utilizan el ámbito del proyecto, aún encontrándose la ubicación exacta fuera de Red Natura 2000.

-Que se tengan por presentadas las presentes alegaciones y sean incorporadas al expediente de referencia.

-Que ejercitando el DERECHO DE ACCESO A LA INFORMACIÓN en materia de Medio Ambiente, según lo previsto en la Ley 27/2006<sup>[1]</sup>, de 18 de julio, tengan a bien enviarnos como parte interesada una copia de todos los nuevos documentos e informes que puedan incorporarse al expediente después de la presente fase y que se los exponga a información pública.

-Que se priorice la descontaminación del vertedero de Sardas, a cualquier otra inversión administrativa en el municipio de Sabiñánigo.

**Juan Antonio Gil**

**Presidente FCQ**

