



FCQ FUNDACIÓN
PARA LA CONSERVACIÓN
DEL QUEBRANTAHUESOS

Plaza San Pedro Nolasco, 1, 4º F • E-50001 Zaragoza (Spain)
Tel. y Fax 976 29 96 67 • N.I.F.: G-50.653.179
e-mail: fcq@quebrantahuesos.org • www.quebrantahuesos.org



GOBIERNO DE ARAGÓN
REGISTRO GENERAL
DPTO. DE DESARROLLO RURAL Y SOSTENIBILIDAD

21 JUL. 2016

Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA)
Avda. Ruíz de Picasso 63 C, planta 3
50.018 Zaragoza

HORA:
ENTRADA nº.....

Zaragoza, 20 de julio de 2016

ASUNTO: Consultas preceptivas del expediente INAGA/500201//01/2016/03913
conexión carreteras A-138 y A-139 por Plan: Fase II Plan-Chía (A-139) Clave: EI-
550-HU

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:

Una vez analizada la documentación que se nos ha proporcionado a través del trámite en
www.aragon.es/inaga/consultaspreceptivas,
sobre el expediente INAGA/500201//01/2016/03913 conexión carreteras A-138 y A-139
por Plan: Fase II Plan-Chía (A-139) Clave: EI-550-HU, cuyo promotor es la Dirección
General de Movilidad e Infraestructuras del Departamento de Vertebración del Territorio,
Movilidad y vivienda del Gobierno de Aragón, realizamos las siguientes sugerencias sobre
los impactos y alternativas.

PRIMERO:

El trazado estudiado comprende la conexión entre las carreteras A-138 y A-139 por Plan
afectando a los Términos Municipales de Plan, San Juan de Plan, Chía, Sahún, Sirá y
Villanova, todos en la provincia de Huesca.

SEGUNDO:

En la zona de actuación existen varios Hábitats de Interés Comunitario protegidos por la
Directiva 92/43/CEE, que pueden ser directamente afectados:

-“Bosques montanos y subalpinos de *Pinus uncinata* (* en sustratos yesosos o calcáreos)”,
código 9430.

-“Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, código 9340.

-“Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*, código 9240

-“Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion* (*), código 9180.

-“Hayedos calcícolas medioeuropeas del *Cephalanthero-Fagion*” código 9150

-“Prados de siega atlántico-centroeuropeos”, código 6510.

-“Prados alpinos y subalpinos calcáreos”, código 6170.

-“Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos
(*Festucobrometalia*),

código 6210.

-“Prados alpinos y subalpinos calcáreos”, código 6170.

-“Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga”, código 4090.

-“Vegetación arbustiva de los cauces fluviales cántabro-pirenaicos”, código 3240.

- “Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion* (*)”.

La actuación propuesta afecta directamente a zonas declaradas como lugares de la Red Natura 2000. En concreto a la Lugar de Interés Comunitario (LIC) ES2410013, Macizo de Cotiella; LIC ES2410056 Sierra de Chia-Congosto de Seira y LIC ES2410053 Chistau, aprobadas en el año 2003. Estas LIC deberían estar declaradas como Zonas de Especial Conservación (ZEC) lo que todavía no se ha realizado y disponer de planes de conservación que establezcan las medidas de conservación necesarias, que tampoco han sido aprobados. El proyecto de conexión puede producir deterioro de los hábitats y alteración de la especies y por lo tanto afectar de manera apreciable a los citados LIC (que son lugares amparados por el artículo 3 de la Directiva 92/43/CEE sobre hábitats) por lo que debe ser evaluado en sus efectos. La Directiva de Hábitats exige que cualquier plan o proyecto que pueda afectar de manera preciable a un espacio LIC, sea sometido a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar. Entendemos además que esta obligación se extiende a que este proyecto debe ser evaluado en sus efectos conforme a los requisitos de la Directiva 85/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (modificada por la Directiva 97/11/CE) ya que exige el mayor nivel de evaluación al no existir para esos espacios «las apropiadas medidas reglamentarias, administrativas o contractuales [...]» y «en su caso, los adecuados planes de gestión», tal y como obliga el apartado 1 del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE sobre hábitats.

TERCERO:

La zona de actuación está situada en el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Aragón (D. 45/2003) y en el ámbito de protección del Plan de Conservación del Hábitat del Urogallo (300/2015).

CUARTO:

El documento de evaluación ambiental simplificada plantea distintas alternativas:

-Alternativa N°1: Tramos 1+2+3.

-Alternativa N°2: Tramos 1+4+5+3.

-Alternativa N°3 : Tramos 1+4+6.

Tramo 1

Se inicia en el mismo lugar de la A-2609 en que lo hace el camino Plan-Chía, a continuación se atraviesa el río Cinqueta y se apoya en gran medida en el camino existente. Se cruzan, entre otros, los barrancos de Fueva, Agua Buena, Canal de San Marnés y Canal del Puzo. Este tramo finaliza en la intersección con el camino que hay hacia el sur en dirección a Barbaruéns. La longitud total de este tramo es de 7216 m. En alzado se adapta a la rasante actual, regularizándola por los motivos mencionados anteriormente.

Tramo 2

Se inicia en el mismo lugar en que termina el Tramo 1, se apoya en gran medida en el camino existente Plan-Chía, encontrándose este en zahorras y hormigonado en algunos tramos. Se cruzan, entre otros, los barrancos de Espuzos, Bocona y Moscallo. Este tramo finaliza en la intersección con el camino que hay hacia el sur en dirección a Seira. Sigue una dirección sensiblemente oeste-este y la longitud total de este tramo es de 14.574 m. La rasante es continuamente en rampa hasta la D.O 5+150 en que se alcanza la máxima cota

de 2024 m. En este punto se halla el Refugio de Marradetas, y a partir de aquí se inicia un continuo descenso. En alzado se adaptara a la rasante actual con los parámetros anteriormente citados.

Tramo 3

Se inicia en el punto en que finaliza el Tramo 2 sigue una dirección casi norte-sur y finaliza en la carretera autonómica A-139 (de Barbastro a Francia por Benasque). Discurre en gran medida por el camino existente Plan-Chia hasta el núcleo de Chía, donde debido a las limitaciones en el ancho de las calles, se proyecta un trazado en variante, atravesando terrenos dedicados a pastos por la zona Norte del núcleo urbano. A partir del núcleo de Chía discurre por la carretera asfaltada de ámbito provincial HU-V-6412 hasta conectar con la carretera A-139. En este tramo no se cruzan cursos de agua dignos de mención. La longitud total del tramo es de 7.075 m. En cuanto a la rasante, se sigue el mismo criterio que en los tramos anteriores, salvo en el tramo de la HU-V-6412, donde se respeta la rasante existente que baja de forma continuada hasta la conexión con la carretera A-139. En el tramo correspondiente a la carretera HU-V-6412 simplemente se realizará un refuerzo de firme.

Tramo 4

Se inicia en el mismo lugar en que termina el Tramo 1 y comienza el Tramo 2, se apoya en gran medida en el camino existente que se dirige hacia el sur. Se cruza la Canal del Puzo. Este tramo finaliza en la bifurcación de donde parten los caminos que se dirigen hacia el sur a Barbaruéns y hacia el este a Chía. Sigue una dirección sensiblemente norte-sur, y la longitud total de este tramo es de 1360m. En alzado se adapta a la rasante actual, siguiendo el mismo criterio que los tramos anteriores.

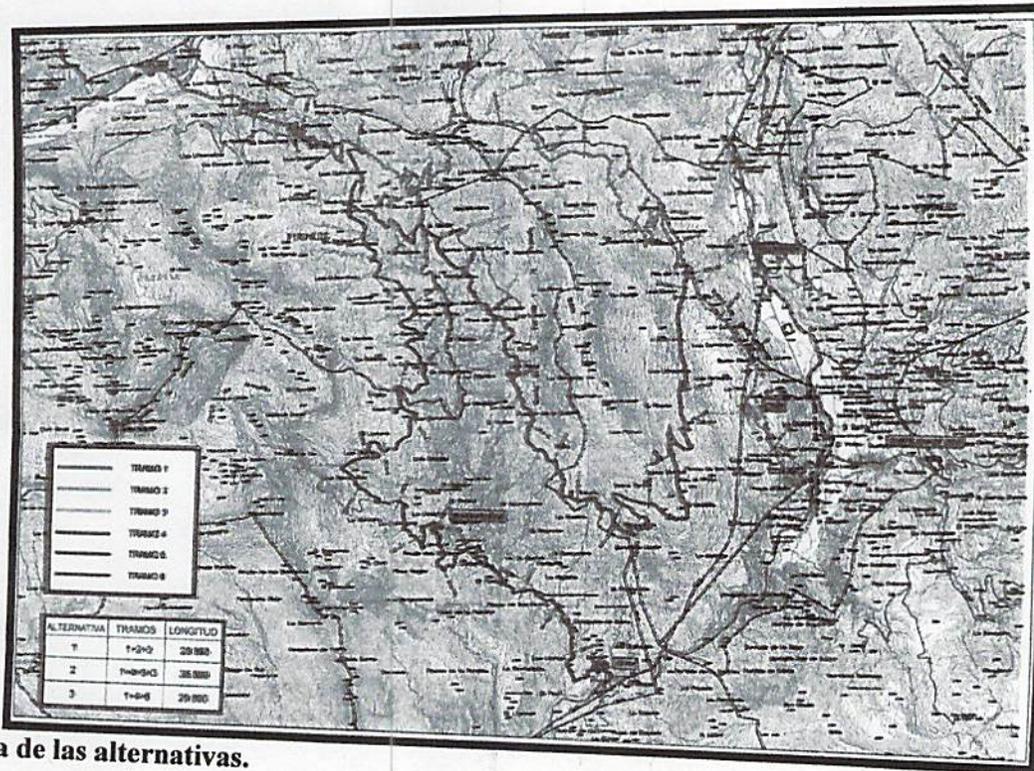
Tramo 5

Se inicia en el mismo lugar en que termina el Tramo 4 y finaliza en el mismo punto donde finaliza el Tramo 2 e inicia el Tramo 3. Se apoya en gran medida en el camino existente en tierras que se dirige hacia Chía bordeando por el Sur la sierra del mismo nombre. El trazado actual de la pista tiene una geometría muy deficiente, siendo necesaria la realización de múltiples variantes de la traza, con objeto de diseñar un trazado acorde a los parámetros mínimos exigidos. Se cruzan, entre otros, los barrancos de Puzo, Ballón, Las Pletas, La Bordeta, La Borda, Cabanas, Calso, Feixoalas, Fontanals y La Cuadra. Sigue una dirección sensiblemente noroeste-sureste, girando luego en dirección sur-norte a conectar con la pista de Plan-Chía, es decir en el inicio del Tramo 3. La longitud total de este tramo es de 21.038 m. En alzado se adapta a la rasante actual. La rasante es sensiblemente en pendiente, con algunas zonas intermedias en rampa.

Tramo 6

Se inicia en el mismo lugar en que termina el Tramo 4 y se inicia el Tramo 5, en función del tipo de vía por el que discurre lo podemos dividir en dos subtramos bien diferenciados, uno primero que se apoya en gran medida en el camino existente Plan-Barbaruens con una longitud de 13.100m y un segundo subtramo que discurre por la carretera de ámbito provincial HU-V-6411 desde el núcleo de Barbaruéns hasta la carretera A-139 a la altura del núcleo de Seira, con una longitud de 8213 m. Se cruzan, entre otros, los barrancos de Sarramions, Ordicez, Cimalitera, Collada, Coroneta, Bilsé y Las Planas en el tramo de camino, y Barbaruéns y Sellan en el tramo de la carretera HU-V-6411. Sigue una dirección sensiblemente norte-sur, y la longitud total de este tramo es de 21.313 m. Debido a la deficiente anchura del tramo que discurre por la carretera provincial HU-V-6411 hace necesario el ensanche de la misma, manteniendo la geometría existente para evitar afecciones.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Tramos	1+2+3	1+4+5+3	1+4+6
Longitud (m)	28.865	36.689	29.890
Rmin(m)	12	12	12
Pte máxima(%)	10,50	11,90	10,80
Cota máxima(m)	2.023	1.817	1.716



Mapa de las alternativas.

QUINTO:

Según el documento de evaluación ambiental simplificada, la valoración de las alternativas es la siguiente:

Punto de vista funcional (tiempo de recorrido, seguridad vial, calidad del trazado y vialidad invernal), mejor valoración la alternativa 1.

Punto de vista económico, mejor valoración alternativa 1 y 3.

Punto de vista ambiental, mejor valoración alternativa 1.

Concluyendo que la alternativa 1 y 3 son las más adecuadas.

SEXTO:

Visto el documento de evaluación ambiental simplificada sobre el proyecto de conexión entre las carreteras A-138 y A-139 por Plan, solicitamos que se proceda a la evaluación de impacto ambiental completa según lo previsto en la Directiva 85/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (modificada por la Directiva 97/11/CE) y en la legislación de transposición al ordenamiento jurídico español y desaconsejamos las alternativas 2 y 3.

Fdo. Presidente de la FCQ
Juan Antonio Gil

