



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
DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y MEDIO AMBIENTE

12 NOV 2019

Director General de Medio Natural y Gestión Forestal
Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente
Plaza San Pedro Nolasco, 7
50.007 Zaragoza

HORA:
ENTRADA nº

ASUNTO: Resolución de 6 de mayo de 2019, del INAGA, por la que se adopta la decisión de someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria el Proyecto de ensanche, mejora y acondicionamiento en la carretera HU-M-22107A, entre los pp.kk. 0+000 y 0+980, en el Término Municipal de Fanlo (Huesca), promovido y solicitado por la Diputación Provincial de Huesca. (Número Expte. INAGA 500201/01B/2018/09778).

Juan Antonio Gil Gallús, mayor de edad, con D.N.I. número 17.723.383-C, actuando en nombre y representación de la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos (FCQ), con domicilio en Plaza San Pedro Nolasco número 1, 4-F, 50.001 Zaragoza.

Ante Director General de Medio Natural y Gestión Forestal,

Primero:

Que la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos (FCQ) es una Organización No Gubernamental (ONG) privada sin ánimo de lucro, declarada de utilidad pública el 2-8-1995 (esto supone que sus fines estatutarios tienden a promover el interés general, según la Ley 50/2002), inscrita en el registro de Fundaciones del Ministerio de Medio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (nº 500001), que se dedica a promover y desarrollar proyectos de gestión, investigación, conservación, sensibilización, desarrollo rural y ecoturismo en los hábitats de montaña en los que vive esta especie amenazada. La FCQ viene colaborando con el Gobierno de Aragón desde el año 1995 en diferentes programas para el desarrollo del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Aragón (Decreto 45/2003) y con otras especies amenazadas. Que en abril de 2017 la FCQ y el Gobierno de Aragón firmaron un Convenio de Colaboración con la finalidad de potenciar acciones de conservación, protección y divulgación con el quebrantahuesos (Orden PRE/544/2017). Que la FCQ posee uno de sus miembros en el Patronato del Parque Nacional de Ordesa y Mte. Pedido (PNOMP) en representación de las entidades conservacionistas de Aragón.

Segundo:

-INFORMACIÓN PROYECTO

Vista la resolución de 6 de mayo de 2019, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA), por la que se adopta la **decisión de someter al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) ordinaria el proyecto de ensanche,**

mejora y acondicionamiento en la carretera HU-M-22107A, entre los pp.kk. 0+000 y 0+980, en el Término Municipal de Fanlo (Huesca), promovido y solicitado por la Diputación Provincial de Huesca (DPH). (número Expte. INAGA 500201/01B/2018/09778), por la que se prevé la mejora del acceso al cañón de Añisclo, **acondicionando una longitud total de 950 metros de la pista forestal existente y la creación de dos zonas de aparcamiento para vehículos** (comienza en la zona de un mirador existente en la bifurcación con la carretera HU-630 (p.k. 0+000) y finaliza sobre el aparcamiento existente a la entrada del cañón de Añisclo (Ermita de San Urbez) (p.k. 0+950). Se contempla la construcción de dos plataformas para aparcamiento de vehículos en los p.k. 0+760 y 0+860, con unas superficies aproximadas de 500 m² y 1000 m² respectivamente y la construcción de una glorieta en el p.k. 0+910. Los aparcamientos se proyectan en sendos barrancos tributarios del río Aso por la margen derecha. **El coste total de la actuación según presupuesto de 2018 fue de 739.415€.**

-ALTERNATIVAS

La discusión de alternativas plantea la alternativa 0 que supone la no realización de actuaciones de ensanche y mejora del tramo de trazado del acceso al cañón de Añisclo, sin dar solución al problema existente actualmente con lo que se debería considerar el impacto actual de tráfico complicado, coches aparcados ambos lados del vial, llevando efectos negativos de seguridad y paisaje. **La alternativa 1 plantea la mejora de las condiciones del vial, suavizando las curvas, ampliación de anchura, mejora de cunetas y drenajes transversales, así como señalización horizontal y vertical**, solucionando en parte los problemas de circulación en épocas de máxima afluencia, aunque no da solución a los problemas de aparcamiento de vehículos persistiendo así la problemática asociada. **La alternativa 2 contempla además de las actuaciones sobre el vial de la alternativa 1, la construcción de dos aparcamientos y una glorieta para mejorar el tráfico y entrada a estas dos zonas y al Parque Nacional de Ordesa y Mte. Perdido (PNOMP)**, obteniendo un tráfico más fluido y concentración de vehículos en un mismo punto disminuyendo el impacto visual de los mismos, aunque se creará un nuevo impacto visual con los muros de los aparcamientos, mitigado con las medidas correctoras previstas. **No se ofrecen alternativa fuera de la Zona Periférica de Protección (ZPP). Se opta finalmente por la alternativa 2.**

-INFORMACIÓN PREVIA

Según consta en resolución 6 de mayo de 2019, el INAGA remitió en octubre y noviembre de 2018 un ejemplar del documento ambiental a la FCQ para realizar las consultas preceptivas que conlleva el mismo. **En la FCQ no tenemos constancia de la llegada de dicho documento.**

-PATRONATO PNOMP

La actuación fue informada favorablemente por el Patronato del PNOMP en su pasada reunión del 15-11-2018, señalando que **la votación se realizó sin la revisión del documento ambiental.**

-UBICACIÓN PROYECTO

-Zona Periférica de Protección (ZPP) del PNOMP, regulada por el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) (Decreto 49/2015). Según PRUG:

-En su apartado 9.1.1. de normas generales se consideran incompatibles con los fines del PNOMP, con carácter general, la construcción de carreteras, autopistas, autovías, estaciones y pistas de esquí alpino, funiculares, remontes mecánicos, teleféricos y líneas ferroviarias en la ZPP.

-En su apartado 9.2.1. de vista se señala la capacidad de acogida del sector Añisclo, definida en establecida en 650 visitantes simultáneamente.

-En su apartado 9.2.6.b. de la construcción y mantenimiento de infraestructuras e instalaciones, se establece que “con independencia de la aplicación de la legislación sectorial pertinente en cada caso, los proyectos de infraestructuras deberán ajustarse a las siguientes condiciones de carácter genérico: iv) **se considera incompatible la ejecución de desmontes y terraplenes con pendientes superiores al 35%, salvo justificación detallada en el proyecto de construcción, e incorporación de medidas específicas de control de la erosión**”.

-En su apartado 10.5. programa 5 del programa de actuaciones para desarrollar el sistema de uso público y la ordenación de las visitas de manera compatible con la conservación del Parque. Este programa pretende configurar un sistema de uso público de libre acceso, diverso y suficiente, adaptado a las características naturales del Parque Nacional, a su capacidad de acogida, a la disponibilidad de medios e infraestructuras, a la demanda existente y a su evolución previsible. Para mejorar la estancia de los visitantes es necesario, además, ordenar el tráfico y la accesibilidad rodada y la oferta turística en función de criterios de peatonalización y utilización de medios de transporte colectivos y limitados. Para mejorar y ordenar su accesibilidad se dará prioridad al tránsito a pie ante el acceso rodado en el interior del parque y por otra parte es necesario absorber el exceso de la demanda mediante la creación de servicios alternativos en su área de influencia socioeconómica. **El uso público, en todo caso, estará supeditado a los objetivos de conservación del PNOMP.**

-En su apartado 10.5.1.2. directriz específica 2 de mejorar la infraestructura y equipamientos de uso público se expone:

*Adecuar el tramo de la pista forestal asfaltada en el MUP nº 66 entre la Ereta de Biés y La Tella para crear plazas de aparcamiento y adecuar senderos de acceso desde éstos a la Ereta de Bies.

-VALORACIÓN DE IMPACTO PREVIA (Según resolución de 6 de mayo de 2019)

-Afecciones sobre el suelo, la hidrología y la geomorfología. Valoración: impacto alto.

-Afección sobre la flora y Hábitats de Interés Comunitario. Valoración: impacto medio-alto.

-Afección sobre la fauna y plan de recuperación del quebrantahuesos. Valoración: impacto medio-alto.

-Afección sobre el paisaje. Valoración: **impacto muy alto**.

-Compatibilidad con el PRUG del PNOMP y la Reserva de la Biosfera de Ordesa-Viñamala. Valoración: **impacto alto**, por dos cuestiones importantes:

*Respecto a la creación de muros, desmontes y terraplenes se considera incompatible las pendientes superiores al 35 %, presencia de elementos metálicos que originen brillos (biondas), o nuevas construcciones con alturas superiores a los 7 metros, de manera que el proyecto planteado no se ajustaría a lo mencionado el PRUG ni se justifica el diseño adoptado técnicamente.

*La justificación del proyecto tampoco entra en la valoración sobre si el proyecto propuesto va en consonancia con la accesibilidad universal y continuación con las medidas encaminadas a favorecer el acceso al PNOMP en transporte público, reduciendo así las necesidades de aparcamiento, tal y como se recoge en el PRUG.

-Afección sobre el dominio público forestal. Valoración: impacto medio.

-Red Natura 2000. Valoración: impacto medio.

-Efectos acumulativos y sinérgicos con otros proyectos y transformación del uso del territorio. Valoración: impacto medio.

La creación de nuevas áreas de aparcamiento favorecerá un aumento de visitantes, en línea con la ligera tendencia ascendente de estos últimos años (2014-2016), y cuyo límite está establecido en el PRUG en 650 visitantes de acogida simultánea para el Sector Añisclo, sin que se especifique el número de nuevas plazas de aparcamiento y visitantes estimados con el desarrollo del proyecto, y por tanto el cumplimiento del PRUG, ni se incorporen medidas orientadas a la minimización de los efectos acumulativos que se podrían derivar en caso de sobrepasar el número de visitantes. La implantación de nuevas zonas de aparcamiento, en vez de tener un efecto disuasorio, podría provocar un efecto llamada de manera que estas áreas de aparcamiento se vean a corto-medio plazo saturadas de nuevo volviendo a plantearse el problema que se pretende solucionar. Esta proyección de futuro no ha sido analizada por el promotor.

-Riesgos naturales. Valoración: **impacto alto**.

-Patrimonio Cultural. Valoración: impacto pendiente de valorar.

-Otras consideraciones. No se hace referencia a la compatibilidad del proyecto con las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés, aprobadas por el Decreto 291/2005.

Tercero:

El PRUG del PNOMP, regula los accesos y circulación rodados en vehículos a motor en el Parque (9.2.1.1.) y en su Directriz específica de mejorar las infraestructuras y equipamientos de uso público (10.5.1.2.) expone entre otras cuestiones:

-Continuar con las medidas encaminadas a favorecer el acceso al PNOMP en transporte público, reduciendo así las necesidades de aparcamiento.

-Ofrecer información al público de la situación de los accesos al PNOMP en lo que respecta a restricciones de acceso por motivos de seguridad del visitante, de ordenación del tráfico y adaptación a la capacidad de acogida del PNOMP en los días de elevada afluencia.

-Marcar las plazas de estacionamiento de la Pradera de Ordesa.

-Mantener los equipos de seguimiento automático de la visita.

-Instalar WCs en los aparcamientos con capacidad para más de 30 vehículos, San Úrbez, Escuaín y Revilla

-Adecuar y señalizar un lugar de aparcamiento en la entrada de la pista de La Larri.

- Adecuar y señalizar un lugar de aparcamiento antes del barranco de Manabí, junto a la vía de acceso al pueblo de Escuin.
- Adecuar y señalizar un lugar de aparcamiento junto a la vía de acceso al núcleo de Revilla.
- Adecuar el tramo de la pista forestal asfaltada en el MUP n° 66 entre la Ereta de Biés y La Tella para crear plazas de aparcamiento y adecuar senderos de acceso desde éstos a la Ereta de Bies.
- Adecuar y delimitar el aparcamiento de San Nicolás de Bujaruelo previa consulta y conformidad de la Mancomunidad Forestal del Valle de Broto.

Cuarto:

El Acuerdo de París establece medidas para la reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a través de la mitigación, adaptación y resiliencia de los ecosistemas a efectos del Calentamiento Global, su aplicabilidad sería para el año 2020, cuando finaliza la vigencia del Protocolo de Kioto. El acuerdo fue negociado durante la XXI Conferencia sobre Cambio Climático (COP 21) por los 195 países miembros, adoptado el 12 de diciembre de 2015 y abierto para firma el 22 de abril de 2016 para celebrar el Día de la Tierra. Con el Acuerdo la Unión Europea tiene previsto prohibir los coches de combustión interna, diesel y gasolina en 2050, siendo **la movilidad sostenible uno de los grandes desafíos a nivel global**. Ante este panorama, un factor decisivo en materia de sostenibilidad es tener una perspectiva a largo plazo en relación con el transporte. Aunque no represente en sí un Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) independiente, ciertos aspectos fueron incluidos en algunos ODS, como la seguridad vial y las emisiones de carbono.

Además, si analizamos algunos de ellos veremos que la movilidad sostenible está presente y es necesaria para alcanzarlos.

ODS-7 Energía asequible y no contaminante: la movilidad sostenible pretende reducir el uso de combustibles fósiles.

ODS-9 Industria, innovación e infraestructura: la movilidad sostenible es indispensable en el objetivo de construir infraestructuras resilientes.

ODS-11 Ciudades y comunidades sostenibles: mejoras en la seguridad vial y ampliación del transporte público.

En relación con el último ODS, desde las Naciones Unidas proponen viajar en bicicleta, caminar o usar medios de transportes públicos, lo que ayudará a mantener, entre otras cosas, un aire más limpio. De igual manera y para finalizar, establecer indicadores ayudará proyectos de movilidad sostenible eficientes, tal como la reducción en el tiempo de viaje. La movilidad local tiene una enorme repercusión sobre la economía local, el patrimonio cultural, la cohesión territorial, la inclusión social y la protección medioambiental. Una buena movilidad puede mejorar la calidad de vida de sus habitantes, potenciar el atractivo para negocios y turistas y aumentar la competitividad de las empresas. Por otro lado, la ausencia de planes de movilidad sostenible afecta a cualquier estrategia de desarrollo implantada en zonas rurales y montañosas. No importa cuántos esfuerzos se destinen a educación, fomento del turismo, desarrollo de nuevas iniciativas económicas, etc.: **la movilidad sostenible, con la implantación de modelos de transporte sostenible, es una de las condiciones clave para el éxito de las zonas rurales y montañosas**. La movilidad sostenible debe tener en cuenta estas tres dimensiones de manera exhaustiva. Así pues, una solución de movilidad sostenible debe: satisfacer las necesidades sociales de transporte y proporcionar accesibilidad a servicios básicos para todos los grupos sociales de una

manera segura; debe de ser asequible, operar con eficacia y fomentar el desarrollo económico, proteger, preservar y mejorar el entorno limitando las emisiones y los residuos derivados del transporte, minimizar el consumo de recursos y mejorar el entorno existente siempre que sea posible.

SOLICITA:

Que la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal reconsidere ante la valoración de impactos previos del *proyecto de ensanche, mejora y acondicionamiento en la carretera HU-M-22107^a*, si ha de ser sometido a EIA el proyecto o se busquen nuevas alternativas globales a la movilidad y accesibilidad en el PNOMP buscando soluciones a lo planteado por el PRUG:

-Medidas encaminadas a favorecer el acceso al Parque Nacional en transporte público, reduciendo así las necesidades de aparcamiento.

-Desarrollar el sistema de uso público y la ordenación de las visitas de manera compatible con la conservación del Parque, para mejorar la estancia de los visitantes.

Sugerimos para ello la puesta en marcha en el seno del Patronato con todos los sectores interesados de una mesa de debate, para establecer una adecuada estrategia de futuro de la movilidad (pública y privada) en el PNOMP y las infraestructuras necesarias.

Que se tenga por presentado este escrito y por formuladas las sugerencias en él expresadas, rogándole unir el presente escrito al proyecto de referencia y que se tenga en cuenta al dictar la resolución definitiva.

En Zaragoza, a 11 de noviembre de 2019

Juan Antonio Gil Gallús

