

DEPARTAMENTO DE FOMENTO, VIVIENDA, MOVILIDAD Y LOGÍSTICA
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras

Zaragoza, 28-2-2024

ASUNTO: ANUNCIO de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras del Departamento de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística, referente a la información pública de la Separata y del Estudio de Impacto Ambiental del Tramo solución al tráfico durante las obras” o “Bypass” del proyecto de la “Conexión entre las carreteras A-138 y A-139 por Plan: fase I (Salinas (A-138) - Plan (A-139). Tramo Salinas (A-138)-Plan”.

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 la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras

COMPARECE Y EXPONE:

1.-**La 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 Cultura y Deporte (70/AGR), que se dedica a promover y desarrollar proyectos de seguimiento ecológico, investigación científica, defensa ambiental, desarrollo rural, educación ambiental, ecoturismo y custodia del territorio en los hábitats de montaña en los que vive el quebrantahuesos. Los principales objetivos de la FCQ son velar por la recuperación del quebrantahuesos y sus hábitats naturales dentro de los territorios de distribución actual e histórica, así como promover actitudes de respeto por los valores ligados a la conservación de la biodiversidad y trabajar a favor del medio ambiente, para contribuir al desarrollo sostenible de las actividades económicas y del bien estar social.

2.-Por Orden de 13-1-2015 del Director General de Carreteras se inicia el expediente de contratación para la redacción del **“Estudio Informativo de Conexión entre las carreteras A-138 y A-139 por Plan. Fase I (Salinas (A-138)-Plan). Tramo: Salinas (A-138)-Plan”**. En el mencionado estudio se consideraba el **acondicionamiento de la carretera A-2609 en los primeros 5,800 km y el los últimos 4 km, mientras que, en la zona central, correspondiente al Congosto de la Inclusa**, estudiaba diferentes alternativas. En su análisis consideraba como adecuadas tanto la alternativa 0B (implantación de sistemas de control y regulación del tráfico) **como la alternativa 1B (ampliación de la sección del túnel y placas voladas a cielo abierto)**. En resolución de 23-1-2018 el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental(INAGA), formula la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) **de la conexión entre las carreteras A-138 y A-139 por**

Plan: Fase I (Salinas-Plan), promovido y solicitado por la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda (Expediente INAGA 500201/01A/2017/03292), que fue definitivamente aprobado mediante Orden del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, de 9-2-2018, **seleccionando como alternativa a desarrollar en el proyecto de Construcción la 1B**, junto con los tramos comunes A y C. En el año 2020, la Consejería de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, licita el contrato de servicios PROYECTO DE CONEXIÓN ENTRE LAS CARRETERAS A-138 Y A-139 POR PLAN: FASE I (SALINAS (A-138)-PLAN), que contempla la redacción del proyecto constructivo de un tramo de algo más de 12 km de la carretera A-2609, conforme a las conclusiones y a la DIA. Durante la redacción del proyecto se obtuvo prórroga de la DIA mediante Resolución de 1-12-2022. El proyecto contempla la división de toda la intervención en tres tramos de carretera y además la solución al tráfico durante las obras que no fue contemplada en el estudio informativo. **Esta solución propone acondicionar la carretera al actual que parte del PK 5+415 de la A-2609 hasta las poblaciones de Sin y Serveto, y varios tramos de caminos hasta la localidad de Gistaín, donde vuelve a conectar con la A-2609 al final del tramo de intervención proyectado, a modo de “bypass”.** Consultado el Órgano Ambiental a este respecto, señala que el bypass debe ser objeto de una nueva evaluación de impacto ambiental. El Estudio de Impacto Ambiental (EIA), no se contempla una intervención integral en los tramos de carretera y caminos actuales de conexión entre la A-2609 y Gistain por Sin y Serveto, sino una mejora puntual en determinados tramos, para que el tráfico de la A-2609 pueda ser desviado por este vial mientras duren las obras en la A-2609, dando servicio a las poblaciones de Gistaín, Sin y Serveto (ver figura 1). Las obras de adecuación del bypass se han dividido en tres tramos, en función del tipo de intervención prevista:

-Tramo 1: Tramo asfaltado desde la A-2609 a Sin y Serveto, de aproximadamente 5.360 m. Mejora puntual de algunos tramos.

-Tramo 2: Pista en tierras de aproximadamente 6.160 m, en la que se prevé el acondicionamiento de varios tramos.

-Tramo 3: tramo final de 708 metros dentro del núcleo de Gistaín, en el que no se prevé intervención alguna.

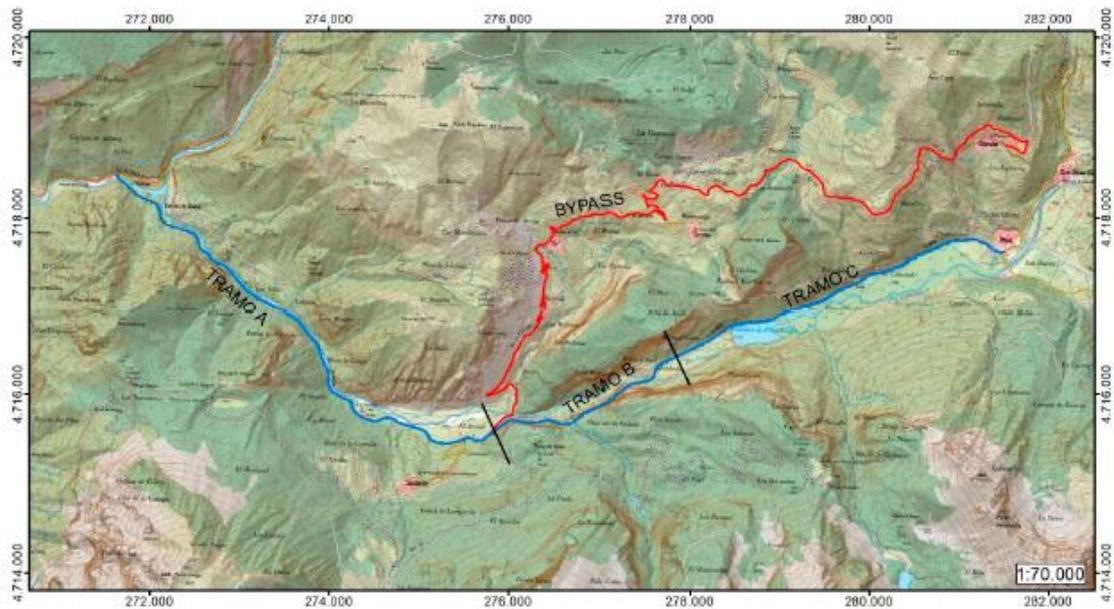


Figura 1. En rojo, viales actuales sobre los que se dispondrá el bypass. En azul, carretera A-2609. Base cartográfica MTN50. ETRS89 huso 31.

3.-En diciembre de 2016 la FCQ envió alegaciones al EIA y Estudio Informativo de la “Conexión entre las carreteras A-138 y A-139 por Plan. Tramos Salinas (A-138)-Plan. En dichas alegaciones se exponía que el informe de EIA puede calificarse de excesivamente amplio, con mucha información generalista y escasa en detalles para la zona directamente afectada. También se decía que eran generalistas y no aportan información de interés para la evaluación de impacto las referencias a especies como urogallo (*Tetrao urogallus*) y quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), cuyo protagonismo en el informe era excesivo, aunque lo exigiera la resolución del INAGA, debiéndose en el estudio informativo aclarar este asunto. **Si se recogía información de la FCQ en la que se exponía que la obra en 2016 no afectaba directamente a ninguna unidad reproductora (UR) de quebrantahuesos.** Comentábamos que las consultas a la Dirección General de Sostenibilidad deberían permitir determinar la magnitud o ausencia de efectos sobre esta y otras especies y que nuestra opinión era preciso justificar y acotar con precisión la dimensión de los estudios de impacto para evitar generalidades y concentrar el trabajo en la descripción y cuantificación de los impactos que se puedan técnicamente identificar en los terrenos y en especial sobre los hábitats naturales y seminaturales afectados.

4.-En relación al EIA del tramo solución al tráfico durante las obras” o “Bypass” del proyecto de la “Conexión entre las carreteras A-138 y A-139 por Plan, el Servicio de Biodiversidad ha facilitado información actualizada sobre citas, puntos de nidificación en la zona, así como de puntos y líneas de vuelo obtenidas de ejemplares de quebrantahuesos radiomarcados (ver figura 11) Como se puede ver, la mayor intensidad de registros de quebrantahuesos se concentra en el entorno del muladar de Plan, junto a la carretera A-2906. Las citas corresponden a datos obtenidos con ejemplares radiomarcados en 2021 y 2022. Las referencias de nidificaciones corresponden a los años 2010-2018. Conforme a esta información se puede concluir que el quebrantahuesos es una especie frecuente en la zona de actuación y que cuenta con puntos de nidificación conocida en sus inmediaciones, por lo que es necesario establecer medidas mitigadoras de las afecciones a esta especie en su fase reproductora, como la limitación del periodo de obras en las obras más ruidosas,

para evitar molestias. Desde la FCQ exponemos que los tramos de obras de mejora y adecuación, que se realicen en la pista ya existente entre Sin y Gistaín, que no precisen de voladuras con explosivos, no necesitarán establecer limitaciones en el periodo considerado como crítico para la especie (entre el 1 de diciembre y el 15 de mayo) de la unidad reproductora (UR) 95 Inclusa, que comenzó a reproducirse en el área del proyecto en la temporada 2017. En el caso de tener que realizar voladuras, están se podrían realizar sin limitaciones en el caso del quebrantahuesos, siempre y cuando se compruebe que no está criando en las inmediaciones del proyecto.

5-Sugerimos que la vía de servicio acondicionada y establecida por el denominado “bypass” entre Sin y Gistaín, pueda dar servicio futuro a posibles cortes de vía en la carretera de este valle de montaña (desprendimientos, inundaciones, obras en el firme u otras). Consideramos que sería necesario regular su circulación, una vez finalizada la obra de los túneles, por la que se adecua este vial, para que la misma no se convierta en una pista de uso turístico y de alta frecuentación con los inevitables problemas ambientales derivados de este y otros usos.

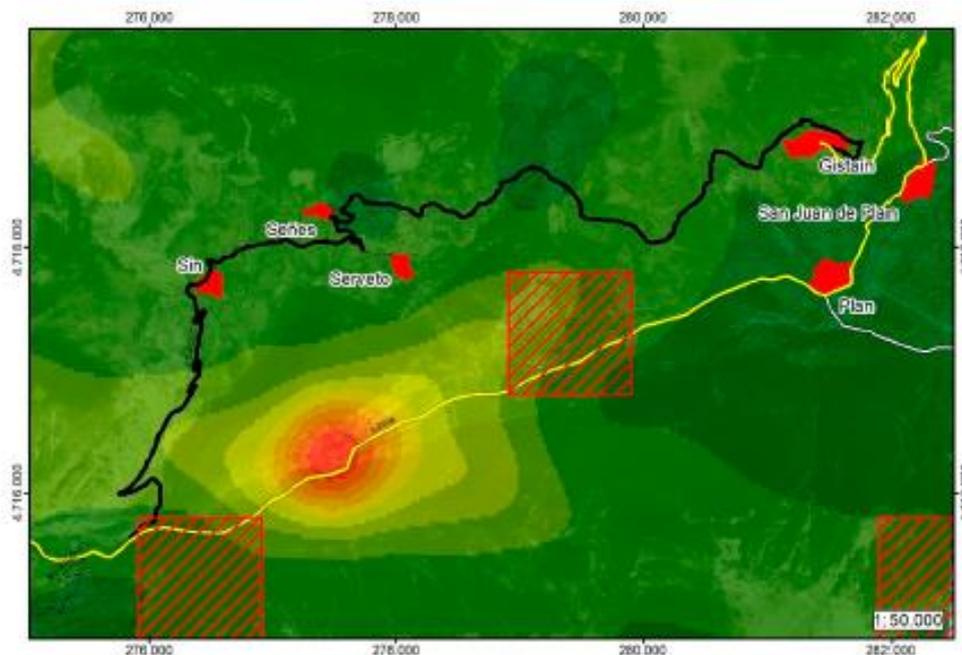


Figura 11. Mapa de densidad de vuelos y cuadrículas de 1 Km donde se conoce nidificación de quebrantahuesos (Fuente: consulta al Servicio de Biodiversidad de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal). En negro, bypass. Base cartográfica PNOA 2021. ETRS89 huso 31.

SOLICITAMOS:

- 1.-Que se tengan por presentadas las alegaciones al proyecto.
- 2.- Que se considere la FCQ parte interesada a los efectos de resolución del proyecto definitivo, en caso de llevarse a cabo.

Fdo.: Juan Antonio Gil

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by a series of loops and a final vertical stroke.

Secretario FCQ