

**Directora General de Planificación Estratégica y Logística**  
**Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial**  
**Gobierno de Aragón**

**ASUNTO: Proyecto de Interés General de Aragón (PIGA) para la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable, promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés SLU (Turismo de Aragón).**

1.-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 Justicia (nº 70/AGR), que se dedica a promover y desarrollar proyectos de seguimiento ecológico, investigación científica, **defensa ambiental**, comunicación, educación ambiental, desarrollo rural, custodia del territorio y ecoturismo en los hábitats de montaña en los que vive esta especie amenazada. La FCQ viene colaborando con el Gobierno de Aragón (GA) desde el año 1995, en diferentes programas para el desarrollo del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Aragón (Decreto 45/2003) y otras especies amenazadas y mantiene un Convenio de Colaboración en vigor. **La FCQ es miembro de la Plataforma en Defensa de la Montañas de Aragón (PDMA).**

2.-El 8-12-2023 la FCQ envió al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) varias sugerencias para atender las consultas previas, sobre teleférico para unir las estaciones de esquí de Candanchú y Astún en la provincia de Huesca, con el fin formalizar el documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental (EIA). El INAGA en resolución de 23-2-2024 expone que la ***FCQ sugiere de inicio que el órgano ambiental establezca las orientaciones al máximo detalle que permitan al promotor realizar el más minucioso y objetivo estudio de impacto ambiental, que exige la situación geográfica (zona biogeográfica alpina) y las exigencias de protección de la Directivas de Hábitats y Aves silvestres. Entre otros aspectos, debe precisarse si se está ahora en el supuesto de un Plan o un Programa, que exige una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y si es un proyecto considera que la documentación es insuficiente. Se debe exigir al promotor una evaluación precisa basada en la información de campo actualizada y en la experiencia de otros lugares, de los efectos sobre las aves protegidas en la ZEPA. Sin olvidar a las especies aves migratorias que en su paso por la zona pueden ser afectadas por la actuación, y que están protegidas por la Directiva de Aves en todo su recorrido migratorio en la UE. Considera que se debe exigir una actualización de la información a este año, que debe incluir los movimientos y comportamiento de las aves y las épocas y condiciones ambientales de mayor riesgo. Es preciso que considere los riesgos de colisión de las aves (bien conocidos en otros lugares con teleféricos), con especial incidencia en los riesgos para las categorizadas en peligro, pero también de mamíferos voladores y de las especies de invertebrados voladoras. Deben considerarse los efectos sobre las plantas silvestres y sus comunidades y hábitats de todas las obras para la construcción del teleférico. Los inventarios de flora se deben realizar con el mayor detalle, con trabajo de campo y ubicación precisa que completen y actualicen la información que se pueda obtener de los bancos de datos, ya que estas bases de datos no contienen información precisa ni actualizada ni homogénea para todo del territorio. El promotor debería informar además sobre las campañas de prospección y los resultados obtenidos. La información sobre el paisaje, que el órgano ambiental debe considerar con especial sensibilidad al estar en una zona alpina, se obtiene del atlas de paisajes y del mapa de sensibilidad de paisaje. Considera conveniente una***

*revisión de las evaluaciones realizadas en proyectos de teleféricos en Pirineos de Francia y en los Alpes, puede permitir mejorar la calidad la evaluación. Sugiere una valoración adecuada de los impactos por inicio o incremento de la erosión en las zonas afectadas por movimientos de tierra y eliminación de la vegetación, y desarrollar y justificar las medidas previstas para prevenir, corregir y en qué supuestos se aplicarán las compensaciones de los posibles efectos adversos significativos del proyecto.*

3.-Con respecto al documento de Proyecto de Interés General (PIGA) de la unión de estaciones de Astún-Candanchú mediante transporte por cable y más concretamente al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del julio 2024, desde la FCQ queremos hacer las siguientes consideraciones.

4.-El documento del EIA posee 1.514 pgs. (incluidos anexos y el resumen no técnico de 10 pg.). Una gran parte de la información que se expone (por ej. la copia del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Aragón, Plan Nacional de Acción para el Quebrantahuesos en Francia, caducado en 2020), no es relevante para la evaluación de los impactos del proyecto.

5.-Con respecto al procedimiento de EIA, la mayoría de los impactos identificados se califican como compatibles o moderados, cuestión que viene siendo habitual en la multitud de EIA consultados, en los que los equipos redactores tienden a minimizar los impactos para facilitar una evaluación positiva.

6.-La evaluación de efectos sobre la fauna en especial sobre las grandes aves, concluye con un resultado de **impacto severo**, que se pretende minimizar de inmediato proponiendo unas medidas correctoras para bajarlo a la **consideración de moderado**. Esta EIA como otras revisadas, evalúan los impactos sin información empírica que permita justificar los resultados. Es muy evidente en el caso del quebrantahuesos. Ya que para conocer los riesgos de mortalidad provocado por una nueva infraestructura como la proyectada, es necesario conocer la ecología espacial de las áreas de campeo de los territorios existentes, que precisa el marcaje y seguimiento de ejemplares con dispositivos satélites (GPS). Cuestión que no se abordado en este EIA, a pesar que este proyecto de construcción lleva décadas a debate. Sin esta información científica básica, es imposible precisar los tipos de impacto que pueden causar la telecabina. En el EIA tan solo se exponen observaciones de ejemplares en dos meses de verano (para conocer las áreas vitales y de campeo de una especie se precisa al menos el seguimiento de un ciclo anual), con las cuales se establecen, unos mapas de uso del espacio muy básicos. Además hemos observado que la información sobre los territorios de cría es errónea, cuestión que deberán corregir (según información técnica de la FCQ, tras el seguimiento durante más de 30 años de los territorios de cría de esta zona).

7.-Aunque el INAGA en el informe de 23-2-2024 recoge alguna de las sugerencias de la FCQ, entre ellas la de considerar conveniente una revisión de las evaluaciones realizadas en proyectos de teleféricos en Pirineos de Francia y en los Alpes, no se ha contemplado ni analizado en el EIA. En el caso de que se hubiera abordado este análisis, se habría dispuesto de información para mejorar el EIA.

8.-Aunque el INAGA en el informe de 23-2-2024 recoge la sugerencia de la FCQ de considerar conveniente una revisión de las evaluaciones realizadas en proyectos de teleféricos en Pirineos de Francia y en los Alpes, no se ha contemplado ni analizado en el EIA.

9.-Desconocemos que supone la minimización de los riesgos de colisión para poder considerar el impacto como moderado, ya que no se informa de las condiciones técnicas que permitan rebajar el impacto y en que proporción se reduce el riesgo de colisión. Queremos recalcar que estableciendo medidas anticolidión en cables aéreos no se reduce en un 100% la mortalidad de aves, se puede reducir la colisión entre un 40- y 70% según dispositivos, ver:

[https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2351989420306715?ref=pdf\\_download&fr=RR-2&rr=8d70f63689241222](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2351989420306715?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=8d70f63689241222)

[https://www.vanoise-parcnational.fr/sites/vanoise-parcnational.fr/files/2023-10/CT\\_Birdski\\_Avifaune%20et%20Domaines%20skiabiles\\_page-a-pages.pdf](https://www.vanoise-parcnational.fr/sites/vanoise-parcnational.fr/files/2023-10/CT_Birdski_Avifaune%20et%20Domaines%20skiabiles_page-a-pages.pdf)

Consideramos que este elemento es clave en la evaluación del impacto y debería haberse desarrollado con detalle en el EIA. Igualmente es necesario el detalle en la definición precisa de esta medida puede determinar bajar el impacto a moderado. En las medidas correctoras para reducir de categoría el impacto, existe una gran desproporción entre las aplicadas en la restauración vegetal, a las de la instalación de salva pájaros. Para poder aceptar el paso de la categoría de severo a moderado, sería obligado que se incorporase un anexo técnico con la identificación y descripción de las soluciones seleccionadas para minimizar el impacto por colisión, con su valoración económica. Las medidas anticolidión deberían implementarse en toda las instalaciones de tendidos eléctricos y de sillas, remontes y cabinas, de las pistas de esquí de Astún y Candanchú, en la que se desconoce cual es su impacto (ya que no están balizadas) y no poseen un plan de seguimiento ambiental de las mismas.

10.-Sugerimos que se incorpore al EIA una relación ordenada con las prioridades de las medidas de prevención, corrección y compensación. Con detalles técnicos para su comprensión y con una evaluación económica.

11.-Como conclusión sugerimos, que durante la tramitación del PIGA se deberían marcar y seguir los diferentes ejemplares territoriales del área de estudio, para conseguir la información básica sobre uso del espacio en el área del PIGA y evaluar los riesgos. Además se debería incorporar el proyecto de señalización para evitar la colisión de las aves, que en caso de realizarse, debería incorporar un seguimiento posterior de la eficacia de la señalización.

**En Zaragoza 23 octubre de 2024**



**Juan Antonio Gil**  
**Secretario FCQ**