



Pza. San Pedro Nolasco 1, 4ºF
50.001 Zaragoza
Tfno/Fax: 976 299667
G-50653179
www.quebrantahuesos.org
fcq@quebrantahuesos.org

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

Zaragoza, 3-12-2024

ASUNTO: Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto acondicionamiento acceso entre Plan-Chía (T.M. Plan y Chía) provincia de Huesca.

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 el INAGA

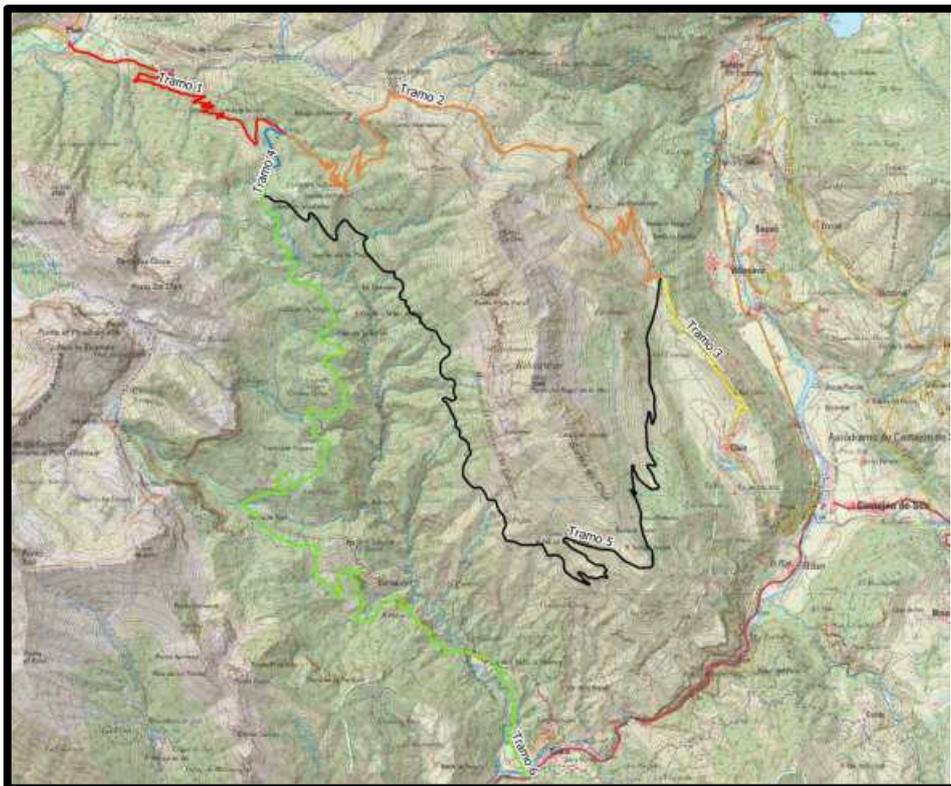
COMPARECE Y EXPONE:

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. **Uno de los principales proyectos que desarrolla la FCQ son las acciones para el desarrollo y ejecución del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Aragón (Decreto 45/2003), a través del Convenio de Colaboración entre la FCQ y el Gobierno de Aragón (Orden PRE/544/2017), prorrogado en 2020.**

2.-La Diputación Provincial de Huesca (DPH) plantea la conexión entre las carreteras A-138 y A-139 por Plan y Chía. Actualmente las localidades de Plan y Chía están conectadas mediante una pista que se inicia en la carretera A-2609, cruzado el río Cinqueta, y tras un recorrido de unos 25 km en el que se cruza el Puerto de Sahún, a algo más de 2000 metros de altitud, finaliza en la localidad de Chía. La pista, con una anchura que oscila entre los 4-4,50 metros, se encuentra con un firme de zahorras, estando hormigonados los tramos más comprometidos. Se proyecta para ello la ejecución de una plataforma, ajustada a la rasante actual de la pista, de 5,00 metros de anchura con sobreelevación en las curvas de radio reducido, obteniendo de este modo dos carriles de 2,50 metros sin arcén. Se dejará a su vez a cada lado una berma sin aglomerar de 30 cm de anchura en zahorras para la colocación de la señalización vertical y las barreras de

seguridad. Se proyectan a lo largo del trazado un total de 86 obras de drenaje transversal para la evacuación de las aguas. El firme proyectado consiste en una capa de regularización de 10 cm de espesor medio de zahorra artificial sobre la plataforma actual de la pista. La capa de rodadura consistirá en 6 cm de mezcla bituminosa en caliente del tipo AC16surfD, previa aplicación de un riego de imprimación sobre la zahorra. Se ha estimado en base al estudio realizado que se incluye en el presente proyecto una Intensidad Media Diaria (I.M.D.) para el año 2025 previsto de puesta en servicio de 329 veh/día. Dado el volumen de excedente de tierras esperado, el cual asciende a unos 21.000 m³ y a la orografía de la zona, se ha propuesto un único vertedero en las inmediaciones del núcleo de Plan, junto al trazado del vial con una superficie de ocupación estimada de unas 3 ha totales. **El presupuesto asciende a 6.953.061,21€.**

4.-El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto acondicionamiento acceso entre Plan-Chía (T.M. Plan y Chía) provincia de Huesca, cuyo promotor es la DPH y realizado por Pablo Oliván Fumanal Lcdo. en Ciencias Ambientales Colegiado nº640 (CoAmbCV), **descarta las alternativas 0, 2 y 3 y opta por la alternativa 1.** En 2016 la FCQ realizo alegaciones al INAGA sobre las 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, desaconsejando las alternativas 2 y 3.



Trazados de las alternativas propuestas.

4.-El área de actuación del proyecto se sitúa en el ámbito del del Decreto 300/2015, de 4 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el urogallo (*Tetrao urogallus*) y se aprueba su Plan de Conservación del Hábitat. Especie catalogada en peligro de extinción (D. 129/2022). Todas las alternativas de ejecución del proyecto y sus trazados, discurren dentro del ámbito del Plan de conservación del hábitat del urogallo. **Además los trazados estudiados también pasan, en parte, por el Área Crítica (AC) del Plan de Conservación de la especie**

(entre km 24 y 33), entendido por ésta aquellos territorios incluidos dentro del ámbito de aplicación del Plan de conservación del hábitat que se consideran vitales para la supervivencia y conservación de la especie y en particular los territorios de celo, reproducción y refugio invernal, más sus zonas de influencia. Según el EIA el impacto que pueda producir la obra y su fase de explotación tiene un peso relevante en este estudio dada la fragilidad de la especie y su inclusión en varias figuras de protección. **El impacto viene dado por la destrucción directa del hábitat, la fragmentación de éste y las molestias sobre la especie tanto en la fase de obra como en la fase de explotación. El EIA se considera que el proyecto objeto de estudio, dado que se trata de acondicionar un vial ya existente (en ningún caso se abrirán tramos nuevos) no contraviene ninguna de los objetivos ni líneas de actuación del Plan. El hábitat potencialmente afectado por alguna de las actuaciones se corresponde con una estrecha franja junto al vial objeto de mejora no suponiendo una pérdida de hábitat como tal para la especie. Si bien, la fase de obras, debido a los trabajos de maquinaria pesada sí puede suponer una fuente de molestias para la especie debiendo evitar realizarlos en la época sensible de ésta. Por ello, es fundamental llevar a cabo los trabajos que involucren maquinaria pesada fuera de la época sensible.**

4.-El EIA en su apartado de propuestas de medidas preventivas, correctoras y compensatorias expone:

Fase de obras:

-Restricciones temporales de ejecución de la obra en épocas de nidificación y cría. Esta medida hace referencia a aquellas actividades relacionadas con los movimientos de tierra, las construcciones de muros, obras hidráulicas y asfaltado del vial. Las limitaciones principales son las siguientes, marcadas por las especies más sensibles a las molestias por los ruidos de las maquinarias:

-En el Área Crítica del Plan de Conservación del urogallo no se podrá actuar entre el 15 de diciembre y el 31 de agosto.

-Las épocas más favorables para la realización de las obras serían a finales de verano y durante el otoño, hasta diciembre.

-Únicamente en las áreas cercanas a las poblaciones, es decir en las partes más bajas de la zona de estudio las obras podrán realizarse a lo largo del verano además de las anteriores fechas. **Desde FCQ proponemos incluir hasta cota 1500 metros.**

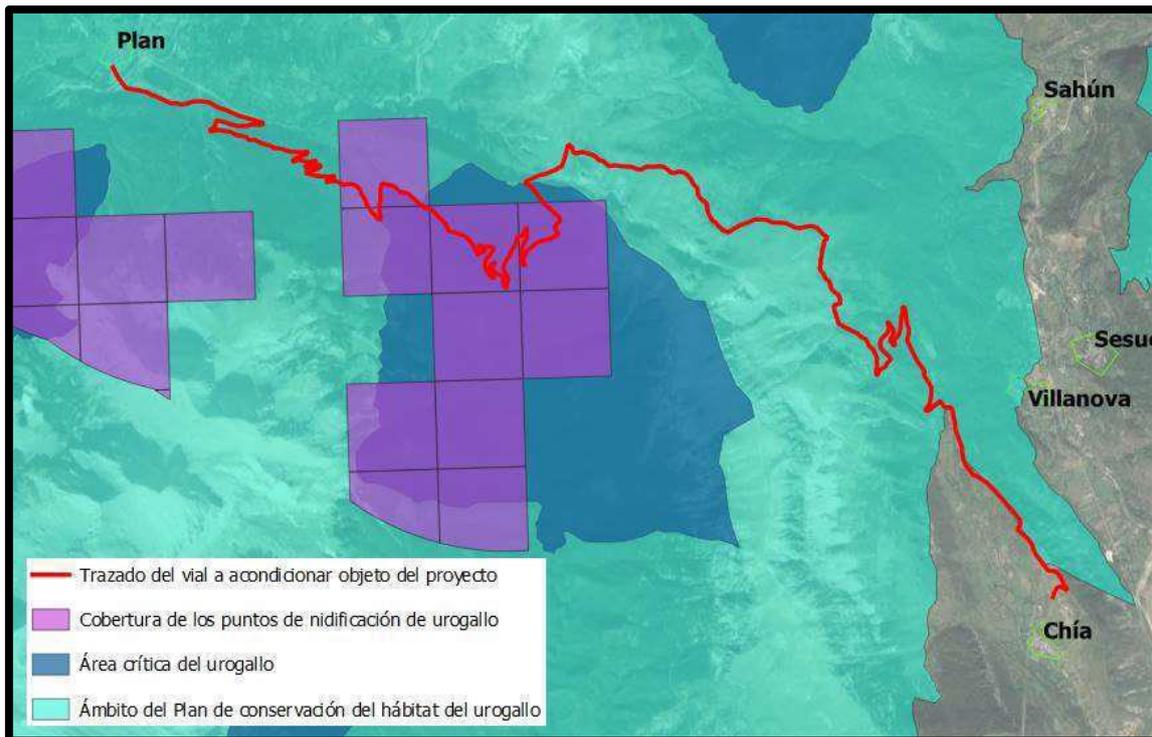
-Durante la fase de explotación el vial permanecerá cerrada en invierno por el riesgo de aludes y la nieve sobre éste. Se respetará el cierre, al menos 2 meses al año. **Desde FCQ proponemos ampliarlo a 3 meses.**

-Se realizará asimismo una prospección de fauna en detalle a lo largo de todo el trazado, en las áreas susceptibles de ser afectadas por los movimientos de tierra y obras hidráulicas, así como en su entorno inmediato, con el fin de identificar la posibilidad de hallarse alguna de las especies de fauna relevantes detalladas.

Fase de actividad o explotación:

-Para disminuir el riesgo de atropellos, se colocará una señalización para establecer una velocidad limitada y advirtiendo del riesgo de atropello. **Desde FCQ proponemos incluir riesgo de atropello en general de fauna.**

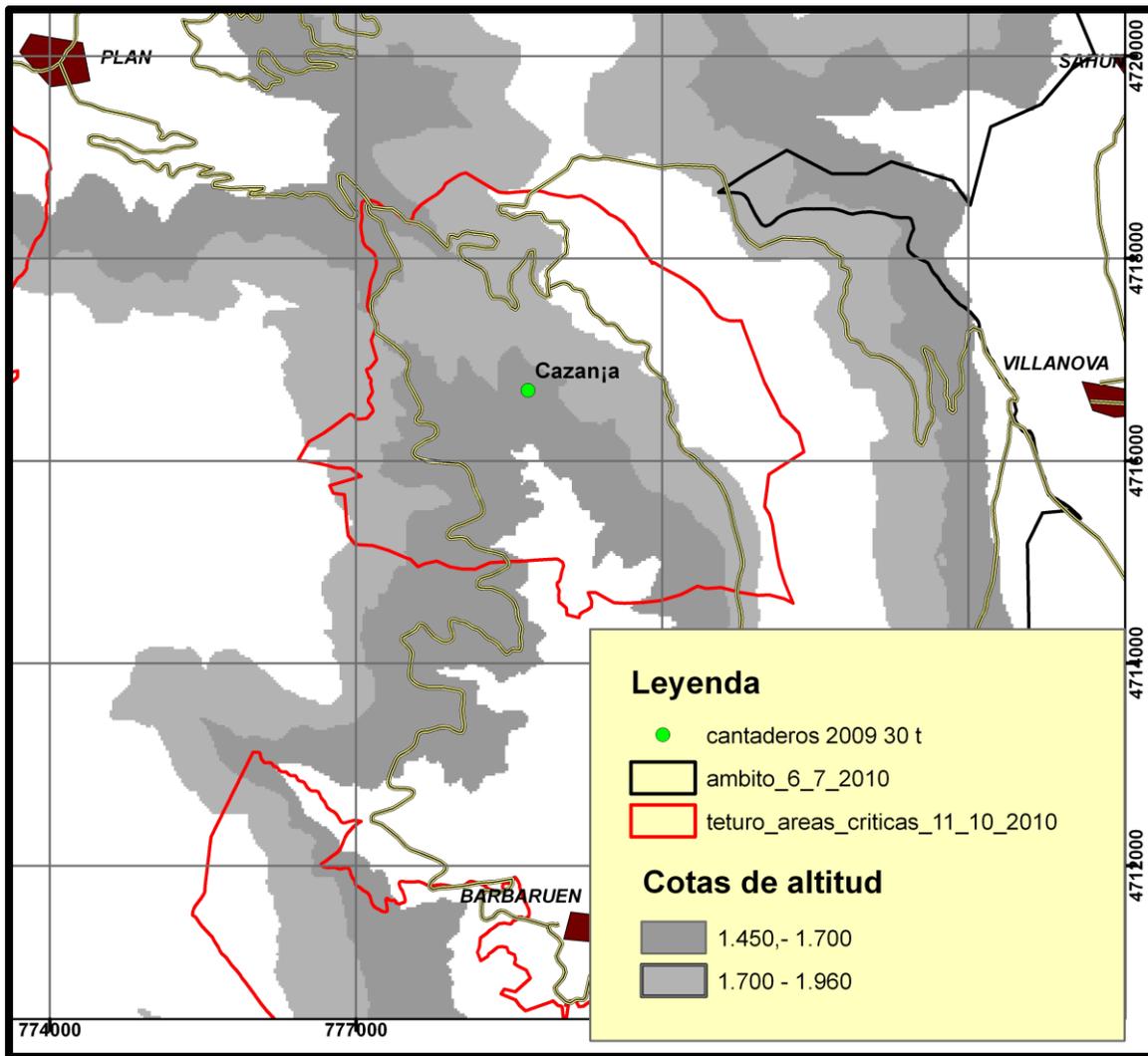
-El tránsito de vehículos estará limitada únicamente al vial objeto de las actuaciones. **Desde FCQ proponemos incluir el cierre con barreras de pistas u otros viales, que no sean objeto de la actuación.**



Trazado de la alternativa 1 y AC de urogallo

5.-El EIA no expone regulación de la carretera una vez finalizada la obra. **Desde la FCQ proponemos que se valore el cierre invernal de la vía durante un mínimo de 3 meses** y como se realiza en muchas carreteras del Pirineo francés (por ej. Tourmalet), tanto por cuestiones de mantenimiento invernal, seguridad y tranquilidad en la AC de urogallo. **También proponemos se apruebe un plan de utilización de la pista asfaltada y de su mantenimiento.**

6.-El EIA en apartado de propuestas de medidas preventivas, correctoras y compensatorias expone, que se podrían contemplar también medidas compensatorias, como realizar acciones de mejora del hábitat del urogallo. **Desde la FCQ como medida compensatoria solicitamos que se declare Reserva Natural** (según artículo del D. 1/2015, de 29 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Espacios Protegidos de Aragón). Las Reservas naturales son espacios naturales de dimensión moderada, cuya declaración tiene como finalidad la protección de ecosistemas, comunidades o elementos biológicos que por su rareza, fragilidad, importancia o singularidad merecen una valoración especial. **En el caso propuesto sería la Reserva Natural de Cazania de 1400 ha (ver mapa), que engloba el AC de urogallo.**



Zona propuesta por FCQ como Reserva.

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

Secretario FCQ