

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 5657** *Resolución de 14 de mayo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acondicionamiento de la carretera N-260 (Eje Pirenaico), túnel de Balupor-Fiscal.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 6, apartado a, del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

1.1 Promotor y órgano sustantivo: El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1.2 Objeto y justificación: El proyecto incluye las actuaciones para el acondicionamiento de la carretera N-260, desde el p.k. 449+600, a la salida del segundo túnel de Balupor, hasta el p.k. 463+600, en la conexión con la nueva glorieta a nivel de intersección con el nuevo tramo de la N-260 entre Sabiñánigo y Fiscal (puesto en servicio en julio de 2012), con una longitud de unos 14 km.

El corredor propuesto para el futuro trazado se apoya en el recorrido de la carretera actual N-260, apartándose del mismo en aquellos puntos en que el trazado actual no es compatible con las características exigibles de seguridad y condiciones de circulación correspondientes a la categoría de carretera fijada. El criterio inicial ha sido ajustar el diseño de trazado al de una carretera convencional de velocidad de proyecto de 80 km/h, C-80, salvo en casos en que pueda justificarse por criterios ambientales la adopción de los parámetros y características correspondientes a una carretera de velocidad de proyecto de 60 km/h, C-60. Se propone mantener la carretera actual como vía de servicio de acceso a poblaciones y servicios, coincidiendo con algunas de las intersecciones a proyectar. La sección tipo constará de una única calzada, de dos carriles de 3,50 m de anchura, arcenes de 1 m y bermas de 0,75. En los viaductos, los arcenes son de 1,50 m, sin bermas. En los túneles, los arcenes son de 1 m, con aceras de anchura mínima de 0,75 m.

1.3 Localización: El proyecto se localiza en el término municipal de Fiscal, perteneciente a la comarca del Sobrarbe, en la provincia de Huesca, Comunidad Autónoma de Aragón.

1.4 Alternativas:

1.4.1 Alternativas del documento inicial: En el documento inicial aportado por el promotor (documento comprensivo), se plantean cinco alternativas de trazado que difieren en el tramo inicial, desde el origen hasta la localidad abandonada de Lacort (p.k. 4+500, aproximadamente, de la alternativa propuesta), a partir de la cual el trazado de todas las alternativas es común y se desarrolla sobre el corredor de la actual N-260, en paralelo y muy próximo a esta carretera.

Alternativa 1: tiene un tramo único de túnel con una longitud de entre 1.600 y 1.700 m que salva de una vez el tramo del Congosto de Jánovas, y cuyo emboquille Este se encuentra a unos 350 m de la salida del segundo túnel de Balupor, es decir, al inicio del presente tramo, mientras que la boquilla Oeste se encuentra a la altura de Lavelilla, ya de nuevo sobre el corredor de la carretera N-260 existente. El trazado en planta es muy favorable (radio 700 m en la boquilla Este y radios superiores a 1.200 m en el interior del túnel) y la pendiente máxima es de 1,65 %.

Alternativa 2: consta de dos tramos en túnel; el primero se inicia en el mismo punto que la alternativa 1, con una longitud de 150 m y una pendiente del 3%. Tras este primer túnel, un tramo a cielo abierto de 500 m de longitud con una pendiente de 6,75% y, a continuación, un segundo túnel de 950 m, con pendiente del 1,5%, con un punto de salida cercano a la carretera N-260, al sur del de la alternativa 1. Desde aquí se dirige a Lavelilla, a partir de donde coincide con la alternativa 1.

Alternativa 3: coincide con la alternativa 2 en lo que se refiere al primer túnel, tramo a cielo abierto y el inicio del segundo túnel, aunque luego se dirige más al sur, reduciendo la longitud del segundo túnel a unos 790 m. El trazado a lo largo del segundo túnel tiene un radio en planta de 800 m y en alzado tiene una rampa inicial de 0,50% y pendiente final del 2,00%. A partir de Lavelilla coincide con las alternativas 1 y 2.

Alternativa 4: es idéntica a las alternativas 2 y 3 en los tramos correspondientes al primer túnel, al trazado intermedio a cielo abierto antes del segundo túnel y al inicio del segundo túnel, describiendo un trazado similar y con una longitud del segundo túnel también de 790 m, aunque en este caso, tras la salida de este túnel, su trazado se dirige más hacia el sur para cruzar el río Ara, ceñirse luego a la ladera que baja hasta el aluvial del río Ara y volver a cruzar el río Ara en las proximidades de Lacort, desde donde coinciden todas las alternativas.

Alternativa 5: similar a la alternativa 1 en la primera parte del trazado, con un primer tramo en túnel de 1.620 m de longitud, aunque difiere de ella en el perfil longitudinal y en el trazado en planta de la última parte del túnel. Cruza al otro lado del río Ara en el tramo entre Jánovas y Lacort, cruzando el río Ara por segunda vez en la misma zona que la alternativa 4.

A partir de Lacort el trazado de todas las alternativas es común y se desarrolla sobre el corredor de la actual N-260, habiéndose tratado de adaptar el trazado a la carretera existente, rectificando algunas curvas en planta para adaptarlas a un radio mínimo de 400 ó 500 m, y modificando también el perfil longitudinal actual, así como la plataforma, ampliándola para admitir la sección correspondiente a la categoría de la vía pretendida. Tras superar la población de Arresa, se accede a la actual travesía de Fiscal, donde se propone dejar la carretera actual como vía de servicio, construyendo una variante de la N-260 paralela a la existente hacia el norte y dando acceso a la población al inicio y al final de la travesía mediante sendas glorietas. A la salida de la travesía se entroncará con la glorieta final, a nivel, del tramo de la carretera N-260 entre Sabiñánigo y Fiscal –puesta en servicio en julio de 2012– que supone el punto final del presente tramo.

1.4.2 Alternativa propuesta en el documento inicial: En el documento inicial no se realiza una comparación ambiental de las alternativas propiamente dicha aunque sí se realiza una descripción ambiental de las alternativas y una calificación de los impactos para los 11 elementos ambientales considerados. De esta comparación se deduce que son más favorables las alternativas 1, 2 y 3 del corredor 1, que discurren por el corredor de la carretera actual sin cruzar a la margen opuesta del río Ara. De éstas, la más favorable es la alternativa 1, seguida de la 2 y la 3, en este orden. Las alternativas 4 y 5 del Corredor 2, cruzan dos veces el río Ara, pasando a la margen opuesta entre Jánovas y Lacort, y son más desfavorables ambientalmente que las del Corredor 1. De entre estas dos, es ligeramente más desfavorable la alternativa 4.

De forma un tanto inesperada –a la vista de la descripción y calificación de los impactos en el documento inicial– se propone, en el apartado final de Conclusiones, la Alternativa 5, que de acuerdo con la anterior descripción está entre las más desfavorables ambientalmente.

En este apartado se justifica la elección del corredor que cruza a la margen opuesta del río Ara por la menor afección a las laderas entre los barrancos de la Espuña y las Guargas, articulando mejor el territorio y aportando mejores condiciones para las eventuales alternativas de trazado. Concluye indicando que se ha realizado un estudio preliminar de trazado (del que no hay otra referencia ni figura en el documento) que ha permitido elegir finalmente la alternativa 5 como la más adecuada desde un punto de vista general para conseguir los objetivos previstos.

Hay que insistir que del contenido del documento inicial no se deduce que la alternativa 5 propuesta sea la más favorable. Al contrario como se ha indicado anteriormente, está entre las menos adecuadas ambientalmente.

1.4.3 Alternativas seleccionadas en el estudio de impacto ambiental. Como se ha indicado en el apartado anterior, en el documento ambiental inicial, la alternativa seleccionada era la alternativa 5. Tras la fase de consultas, en el proyecto de trazado y en el estudio de impacto ambiental, se seleccionan dos alternativas del documento inicial; las Alternativas 3 y 4, que son las que se desarrollan y evalúan en el documento que ha sido objeto de información pública.

Aunque se analizará con más detalle en el apartado 4.1 análisis para la selección de alternativas de esta declaración, vuelve a ser inesperado, por la falta de justificación, que se seleccionen las alternativas 3 y 4, que son las más desfavorables de cada corredor. La alternativa 3 tiene más afecciones ambientales negativas que las 1 y 2, dentro del Corredor 1 en el que los trazados se mantienen en el corredor de la N-260, en la margen izquierda del río Ara, sin cruzar éste. Por su parte, la alternativa 4 tiene más afecciones ambientales que la 5 (si bien la diferencia es pequeña) dentro del corredor 2, en que las alternativas cruzan a la margen derecha del río Ara, al que cruza dos veces.

Más adelante se hará referencia al escrito de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de traslado de las consultas del documento inicial con indicación de la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, así como a otros informes recibidos en esta fase, en los que se hace referencia a la selección de alternativas.

Por otra parte, además de las alternativas de trazado se consideran alternativas en el diseño y sistema constructivo de los viaductos, para los 3 viaductos de la alternativa 3 y los 5 de la alternativa 4. Este aspecto de la evaluación se describirá asimismo con más detalle en el apartado 4.1 de esta declaración análisis ambiental para selección de alternativas.

1.4.4 Alternativa propuesta. Finalmente, en el proyecto de trazado y en el estudio de impacto ambiental se concluyó que la alternativa seleccionada era la alternativa 4. Esta elección se basa, según indica el promotor en el estudio de impacto ambiental, en el análisis realizado analizando con mayor grado de detalle el trazado, la definición del drenaje, el estudio de tipologías estructurales y predimensionamiento de túneles, y la geotecnia.

Hay que volver a indicar que la alternativa 4 propuesta era la más desfavorable ambientalmente de las 5 analizadas en el documento inicial. En el estudio de impacto ambiental esta elección se justifica de forma muy somera al inicio del mismo, desde el punto de vista técnico por las siguientes razones: ventajas de una serie de túneles de menor longitud (alternativas 3 y 4) frente a un túnel de gran longitud (alternativas 1 y 5), lo que conlleva una menor superficie de instalaciones, acopios y maquinaria, y la posibilidad de perforar únicamente desde una boca, lo que favorece la evacuación del agua; permite una mejor adaptación a las características de trazado requeridas, con un radio mínimo de 300 m; el trazado minimiza las afecciones sobre los LIC río Ara y Silves; las afecciones en el primer cruce sobre el río Ara y en la boquilla oeste del túnel son de escasa importancia, muy similares a las que se producirían con la alternativa 5.

1.4.5 Descripción de la alternativa propuesta. La alternativa 4 propuesta incluye a lo largo de su trazado: 2 túneles, 5 viaductos y 1 paso superior, además de diversas obras de paso bajo el tronco y obras de drenaje.

En la siguiente tabla se muestran los principales parámetros de la alternativa seleccionada:

Longitud de trazado . . . . .	12.653 m
Calzada sección tipo. . . . .	2 x 3,50 m
Arcenes. . . . .	1,0 m
Bermas exteriores. . . . .	0,75 m
Radio mínimo. . . . .	500 m (salvo 300 m al principio y 270 m en el tramo final)
Pendiente máxima. . . . .	5,0 %
Velocidad de proyecto. . . . .	80 km/h
Excavación en la traza. . . . .	256.307 m <sup>3</sup>
Excavación en túnel. . . . .	102.087 m <sup>3</sup>
Terraplén y pedraplén. . . . .	666.814 m <sup>3</sup>
Rellenos en explanada. . . . .	144.436 m <sup>3</sup>
Tierra vegetal. . . . .	100.753 m <sup>3</sup>

No es necesaria aportación de material de préstamo salvo para las capas superiores del firme, que provendrá en todo caso de canteras actualmente ya en explotación.

El volumen excedente es de 27.943 m<sup>3</sup>, que se propone extender en 10 posibles áreas, en zonas no aprovechables en intersecciones o entre el tronco y la vía de servicio, por lo que no es necesaria la creación de nuevos vertederos.

Los 100.753 m<sup>3</sup> de tierra vegetal se utilizarán en revegetación de taludes, no estando previsto el vertido fuera de la obra:

Túnel de Balupor III: longitud 170 m.

Túnel de Jánovas (con galería de emergencia): longitud 630 m.

Sección tipo túneles: 2 carriles de 3,50 m (separador de 0,50 m), arcenes de 1,0 m, aceras de anchura mínima de 0,75 m.

Viaducto Río Ara I: 370 m.

Viaducto Barranco Las Viñas: 50 m.

Viaducto Río Ara II: 191 m.

Viaducto Barranco Santiago: 70 m.

Viaducto p.k. 12+420 en Fiscal: 103,5 m.

Sección tipo viaductos: 2 carriles de 3,50 m, arcenes de 1,50 m, pretilles 0,50 m.

Se proyectan 5 intersecciones con las vías secundarias que conectan con la N-260, formadas por glorietas partidas con una isleta central de 40 m de diámetro, en los siguientes pp.kk.: Jánovas-Albella (p.k. 3+260), Lacort-Cajol (p.k. 4+670), Santa Olaria (p.k. 7+300), Javierre-Ligüerre (p.k. 8+280), Arresa-Fiscal (p.k. 11+110).

Se prevén 8 posibles zonas para instalaciones auxiliares situadas a lo largo del trazado, contiguas a éste.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona de actuación se localiza íntegramente en el término municipal de Fiscal, perteneciente a la comarca de Sobrarbe, en la provincia de Huesca, y en concreto a lo largo de la ribera del río Ara, cauce subsidiario del Cinca.

**Hidrología:** Los terrenos objeto de estudio se encuadran en la cuenca hidrográfica del río Ara. Este discurre en todo el ámbito del proyecto en paralelo a la carretera y hasta la fecha, una vez desestimada la construcción de la presa de Jánovas, no ha sido alterado por infraestructuras de regulación, siendo el único río pirenaico en estas condiciones. Se trata de un río de montaña prácticamente sin impactos, sin vertidos significativos, ni vertidos con autorizaciones IPCC, ni detacciones importantes de caudal. Dicho río, hasta su desembocadura en el Cinca, en Ainsa, recoge las aguas de numerosos barrancos que drenan el macizo pirenaico, siendo los más relevantes los barrancos de Arresa, Santiago, Tricas, Guargas de Cajol y Espuña. Una de las características más notables del río Ara es su torrencialidad, con fuertes crecidas y largos períodos de estiaje.

**Gea y relieve:** Los dominios geomorfológicos más relevantes de la zona son:

El congosto de Jánovas, que se encuentra en los dos primeros kilómetros del trazado; corresponde al estrecho paso del río Ara a través del anticlinal de Boltaña.

El valle abierto del río Ara es el dominio característico del trazado entre la salida del túnel y el núcleo urbano de Fiscal.

En el tramo comprendido entre Fiscal y Jánovas destacan las siguientes zonas de interés geológico: el Congosto de Jánovas, englobado en la geozona de Boltaña; el sistema de terrazas, que conectan con conos de barrancos afluentes, en general poco dinámicos, sobre los que se instalan núcleos de población como Arresa, Borrastre y San Juste; y la dinámica fluvial reciente, caracterizada por meandros que presentan curvaturas de amplio radio y notable regularidad y desarrollan procesos de erosión y sedimentación localmente evidentes, y el cauce, que se encuentra semiencajado, erosionando en algunos sectores los escarpes de las terrazas.

**Espacios naturales protegidos:** El área de desarrollo del proyecto se localiza dentro de espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, en la primera parte del trazado. Por una parte, el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES2410048 denominado río Ara; la importancia de este espacio radica en la presencia de comunidades de ribera de gran importancia y bien conservadas, la buena calidad de las aguas y el aislamiento de los barrancos que contribuye a la riqueza faunística del lugar. En segundo lugar, el LIC ES2410068 Silves, que engloba el anticlinal de Boltaña incluyendo la derecha orográfica de los estrechos de Jánovas, con interesantes estratos verticales: las costillas, formaciones vegetales rupícolas y termófilas, y algunas especies propias de ambientes cálidos y húmedos localizados en las umbrías. Además, en la zona se encuentra la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000286 Sierra de Cunciás-Silves. Fuera del ámbito de los LIC, en la zona se han identificado hábitats de interés comunitario, incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, entre los que destacan (en una franja de 1 km a cada lado de la carretera) por orden de representatividad:

9240 Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*, fuera de la RN 2000, en el entorno de Fiscal.

92A0 Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*, fuera de la RN, en los afluentes del río Ara.

9340 Bosques esclerófilos mediterráneos de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, fuera de la RN, en la margen izquierda del río Ara, a la altura del congosto de Jánovas.

9565 Formaciones arbóreas de especies de *Buxo semperviventeris-Juniperetum phoeniceae*, asimismo fuera de la RN, al sur del río Ara, en las proximidades del pueblo de Jánovas.

**Vegetación:** El río Ara constituye el eje vertebrador del paisaje y la vegetación de la zona, y por lo tanto supone el elemento decisivo y diferenciador.

En la banda inmediata al cauce se ha instalado sobre las gravas la vegetación de ribera, formada por salgueras, pinos y otras frondosas menos abundantes (chopos, alisos, fresnos,...).

En la llanura aluvial, los terrenos históricamente ganados al bosque, utilizados como prados de siega o cultivo de cereal.

A continuación, en las pendientes más fuertes, domina el pino albar (laderas de umbría) y el quejigo, mezclado en muchas ocasiones con pino albar o negral (ladera de solana).

Aguas abajo del pueblo abandonado de Jánovas se produce un cambio de vegetación muy evidente en la ladera de solana, en la que los quejigos son sustituidos progresivamente por encinas acompañadas de enebros y otros tipos de arbustos de carácter más mediterráneo.

Fauna. Dentro del ámbito de estudio, la fauna presente se desarrolla en dos biotopos: el correspondiente al medio fluvial (río Ara) donde destacan la nutria (*Lutra lutra*), el desmán de los pirineos (*Galemys pyrenaicus*) y la trucha común (*Salmo trutta*); y el correspondiente a los macizos montañosos que cierran el valle del río Ara, incluido dentro del área de campeo del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), al cual acompañan poblaciones de rapaces, entre las que hay que mencionar el buitre leonado (*Gyps fulvus*), águila culebrera (*Circaetus gallicus*) y águila real (*Aquila chrysaetos*). Se encuentran 5 especies de aves incluidas en las máximas categorías de amenaza de Catálogos y Libro Rojo. Tres de ellas, quebrantahuesos, alimoche y chova piquirroja seleccionan los cortados para criar, por lo que el biotopo con mayor importancia para las especies sujetas a protección es el rupícola. Existe una importante presencia de ungulados y carnívoros a ambos lados de la carretera y en el río.

La red de corredores ecológicos está vertebrada por el gran corredor ecológico que constituye el río Ara y completada por la red de barrancos tributarios perpendiculares.

Paisaje: Las principales unidades que componen la zona de estudio, así como una valoración de las mismas, se indican a continuación:

Unidad 1: Laderas cubiertas de vegetación. Se trata de una franja continua y extensa a ambos lados del río Ara: visibilidad y calidad paisajística muy altas, fragilidad/vulnerabilidad alta. Valoración global, muy alta.

Unidad 2: Río Ara. Tramo típico de paisaje fluvial de un río de montaña. Visibilidad, calidad paisajística y fragilidad/vulnerabilidad, muy alta. Valoración global, muy alta.

Unidad 3: Barrancos vertientes al río Ara. Los de la margen izquierda del río Ara, cruzan la carretera actual para incorporarse al río Ara. Unidad de pequeñas dimensiones y discontinua. Visibilidad, media. Calidad paisajística, alta. Fragilidad/vulnerabilidad, media. Valoración global, media.

Unidad 4: Congosto de Jánovas. Se ubica en la primera parte del trazado, nada más salir del túnel de Balupor. Unidad localizada y característica. Visibilidad, calidad paisajística y fragilidad/vulnerabilidad, muy alta. Valoración global, muy alta.

Unidad 5: Terrenos urbanos y antropizados. Unidad paisajística dispersa a lo largo de la zona, por lo general de dimensiones reducidas. Visibilidad, alta. Calidad paisajística, media. Fragilidad/vulnerabilidad, baja. Valoración global, media.

Patrimonio cultural: En cuanto al patrimonio cultural, en el término municipal de Fiscal (Huesca), se ha constatado la existencia de diversos bienes etnológicos que podrían verse afectados por las obras: 5 bordas, 4 casas rurales, 1 granero y 1 molino. Asimismo, destacan un conjunto hidráulico formado por las ruinas del edificio original del batán de Lacort, una acequia en mampostería y un acueducto. En las proximidades del trazado se localizan el puente colgante de Lacort y, aguas debajo de éste, el derruido puente de Lacort. Cerca del núcleo de Lavelilla, por donde atraviesa el nuevo trazado, destaca la iglesia del S. XI, una torre defensiva y el recinto fortificado de Lavelilla.

Vías pecuarias. Las principales vías pecuarias que se verán afectadas por las obras son: La colada del barranco de las Guardas al inicio del trazado, en el p.k. 0+000; El cordel del Poyuelo, en el p.k. 1+180; y la Cañada real del valle de Broto, atravesada en los pp.kk. 4+200 y 12+500.

## 3. Resumen del proceso de evaluación

## 3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

3.1.1 Entrada de documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 4 de junio de 2007, con la entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del documento inicial (documento comprensivo) del proyecto de Acondicionamiento de la carretera N-260 (Eje Pirenaico), túnel de Balupor - Fiscal procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 18 de julio de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento comprensivo:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.....	X
Confederación Hidrográfica del Ebro del Ministerio de Medio Ambiente. ....	-
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón .....	-
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.....	X
Ayuntamiento de Boltaña (Huesca).....	X
Ayuntamiento de Broto (Huesca). ....	-
Ayuntamiento de Fiscal (Huesca). ....	X
Instituto Geológico y Minero de España.....	-
Instituto Pirenaico de Ecología CSIC. ....	-
Colegio Oficial de Geólogos de Aragón.....	-
Asociación de Defensa del Pirineo Aragonés (ADEPA).....	-
OTUS-Ecologistas en Acción .....	-
ADENA. ....	-
Ecologistas en Acción de Aragón. ....	-
S.E.O./BirdLife.. ....	-

No siendo consultados, se ha recibido respuesta de la Asociación de vecinos afectados por el proyecto de obras del embalse de Jánovas, en la que solicitan que se les informe por escrito sobre el estado de la tramitación del expediente referente al proyecto de nuevo trazado de la carretera N-260.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son las siguientes:

La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente realiza una serie de consideraciones respecto al impacto sobre la biodiversidad derivado de la ejecución del proyecto. Durante la fase de construcción se producirán molestias a la fauna, con mayor importancia por los trabajos que coincidan con los períodos de cría y reproducción de la fauna terrestre y la avifauna presente en las cercanías de la zona de obras, y en especial por las voladuras necesarias para la excavación de túneles y el movimiento de tierras. Indica la presencia del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) en

las cercanías de la zona de obras. Además, señala el efecto barrera que tendrá sobre la fauna el trazado de la carretera; la alteración de la calidad de las aguas, a causa del movimiento de tierras y de maquinaria, y a la generación de residuos; así como afección sobre la red de drenaje, especialmente en las alternativas que cruzan el río Ara. Por último indica la afección sobre el LIC río Ara, sobre hábitats naturales, sobre la vegetación y sobre el paisaje, esta última debida a los emboquilles de los túneles, terraplenes y puentes sobre el río Ara. Durante la fase de explotación, los principales impactos derivan fundamentalmente de la circulación de vehículos y de la propia presencia de la traza de la carretera, concretamente, generación de ruidos y de residuos, riesgo de atropello de la fauna, efecto borde por alteración de los biotopos cercanos e incremento del riesgo de incendios.

Finaliza las consideraciones mostrando su sorpresa por la elección de la alternativa 5, al ser la que mayor impacto genera sobre el medio, teniendo en cuenta la evaluación de impactos que se realiza en el documento. Incluye una serie de criterios específicos a incluir en el estudio de impacto ambiental, entre ellos una adecuada evaluación de las repercusiones sobre los lugares de la Red Natura 2000.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón informa de la afección del proyecto sobre los espacios incluidos en la Red Natura 2000, concretamente sobre el LIC ES2410048 Río Ara y sobre la ZEPA ES0000286 Sierra de Canciás-Silves, por lo que insta a valorar las pérdidas de espacios ocupados actualmente con vegetación natural, especialmente la vegetación de ribera del río Ara, haciendo especial hincapié en el hábitat de interés comunitario 92A0 Bosques de Galería de *Salix alba* y *Populus alba*, que sufrirá alteración al cruzar la carretera proyectada en dos ocasiones el cauce del río. Por ello, considera que la alternativa elegida será valorada en función de una menor afección a estos espacios.

Además, podrían verse degradados o fragmentados los bosques endémicos de *Juniperus* y los esclerófilos del género *Quercus*. El resto de la zona presenta una gran diversidad de vegetación. Por otro lado, señala las afecciones sobre la fauna asociada a dicho río como consecuencia de la alteración de su hábitat y a las obras que se produzcan en el cauce, fundamentalmente el desmán ibérico, especie catalogada como vulnerable en el catálogo de especies amenazadas de Aragón, aprobado por el Real Decreto 181/2005, de 6 de septiembre, del Gobierno de Aragón; la nutria o la rana pirenaica, especies catalogadas como sensibles a la alteración de su hábitat, de acuerdo con el mencionado Real Decreto. Además señala que, debido al incremento del nivel de ruido y de polvo por el tránsito de maquinaria, se producirá una afección notable sobre la ornitofauna que habita y/o nidifica en la zona como el alimoche, catalogado como vulnerable, águila real, águila culebrera o buitre leonado. Cabe destacar que la afección sobre el milano real, catalogado como sensible a la alteración de su hábitat, se verá potenciada por la pérdida del hábitat de ribera. Por último, indica que el proyecto se encuadra dentro del ámbito del quebrantahuesos, por lo que se establece un régimen de protección y se aprueba el plan de recuperación, aunque no se encuentra dentro del área crítica para la especie, por lo que no se prevén afecciones a la misma.

Por último, indica que la construcción de la carretera supone un impacto paisajístico, especialmente en los puntos de cruce con el río Ara y en aquellos puntos actualmente menos antropizados, y señala que la actuación afectará además a la vía pecuaria Cordel de Poyuelo, por lo que será de aplicación la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de Vías Pecuarias de Aragón. También se verá afectado el monte de Utilidad Pública 394, por lo que será de aplicación la Ley 15/2006, de 28 de diciembre, de Montes de Aragón.

El Ayuntamiento de Boltaña indica que, si bien el trazado no afecta a su término municipal, es colindante con las zonas LIC existentes de Santa María Ascaso y Silves. Considera necesario colocar en los tramos de la carretera vieja un número determinado de pasos canadienses en las conexiones con el nuevo trazado y de prever en el proyecto la completa electrificación de los túneles de Balupor, ya realizados.

El Ayuntamiento de Fiscal envía un informe fuera de plazo, en abril de 2008, en el que manifiesta su oposición al informe del INAGA, del que ha tenido conocimiento (del cual se ha hecho un resumen en este apartado), y que considera que se ha realizado con un profundo desconocimiento del entorno y su problemática. Su oposición se centra en la determinación de la zona LIC, posterior al proyecto de la N-260 entre Fiscal y la cerrada de Jánovas, y lo que considera incongruencias referentes a especies animales o arbóreas inexistentes (nutria o rana pirenaica, sauces y chopos); el trazado por la margen izquierda del río Ara, donde es necesaria la realización de taludes de mayor impacto por las condiciones del terreno y deja olvidados a sus núcleos de población; la ejecución propuesta del trazado por la margen derecha, no ocasiona problemas de deslizamientos del terreno y aleja el trazado del cauce. Manifiesta que siempre ha considerado que el trazado debe discurrir por la margen derecha del río Ara, para el desarrollo sostenible del municipio, por una mejor ejecución de las obras, por ser un trazado más seguro y de mayor calidad. Por ello, apoya la opción planteada por el Ministerio de Fomento.

Geoparque del Sobrarbe: en junio de 2008, con posterioridad a las fase de consultas pero antes de la información pública, este organismo, perteneciente a la Red Global de Geoparques reconocidos por la UNESCO, remitió un informe «Valores geológicos del río Ara en el tramo afectado por el nuevo trazado de la carretera N-260» en el que, tras destacar los valores ambientales de la zona del río y las figuras de protección del patrimonio natural, recomienda la protección ambiental del tramo por sus valores geológicos fluviales y para preservar su funcionamiento hidromorfológico. Asimismo, se debe evitar la desconexión entre el río y los terrenos adyacentes, incluyendo terrazas, afluentes y vertientes del valle. Habría que tratar, por tanto, que la carretera discurriera alejada del curso fluvial, aprovechando el trazado actual y que no se utilizase la margen derecha del río. También convendría no crear nuevos puentes sobre el cauce del Ara.

**3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.**

Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 4 de febrero 2008 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino realizó el consiguiente traslado de consultas al promotor, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

En él se indicaba, entre otras cosas, lo siguiente: se deben generar alternativas con el objetivo específico de no afectar a ningún espacio de la Red Natura 2000, no sólo por lo que respecta al trazado, sino al diseño y al sistema constructivo de los viaductos. La elección de la alternativa debe recaer sobre alguna que no afecte a ningún espacio de la Red Natura 2000, y en caso de que ello no sea posible, de minimizar la afección, considerando los objetivos de conservación de cada espacio, no únicamente la longitud interceptada por la traza. Para ello, las alternativas no se referirán únicamente al trazado, sino también, en su caso, al diseño y sistema constructivo de los viaductos. La aplicación de lo anterior hace recomendable orientar la elección de la alternativa hacia las que se apoyan en el Corredor 1, que en un primer análisis reducen considerablemente la afección sobre el LIC fluvial ES2410048 Río Ara.

**3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.** El estudio de impacto ambiental y el proyecto fueron sometidos al trámite de información pública mediante anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, en el «Boletín Oficial del Estado» («BOE»), número 35, de 10 de febrero de 2011, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huesca» número 32, de 16 de febrero de 2011, así como en el «Diario del Alto Aragón», con fecha 11 de febrero de 2011.

La Dirección General de Carreteras solicitó, con fecha 31 de enero de 2011, informe a las administraciones afectadas que previamente habían sido consultadas durante el periodo de consultas previas, en relación al estudio de impacto ambiental del proyecto, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 11 de febrero de 2011, emitió un requerimiento a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en el que se le pedía que notificase que si el proyecto había sido sometido a información pública y en caso afirmativo, remitiera copia del anuncio de sometimiento al procedimiento de información pública, para comprobar el cumplimiento de lo establecido en los artículos 10 y 12 del Real Decreto Legislativo 1/2008 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. La Dirección General de Carreteras respondió mediante escrito de 22 de marzo de 2011 justificando el incumplimiento del plazo y, dado el leve retraso en el envío del expediente, solicitando que no se archivase el mismo.

Con fecha de 6 de julio de 2011 se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio de impacto ambiental, así como el resultado del trámite de información pública al que fue sometido el estudio de impacto ambiental.

Durante el proceso de información pública se recibieron un total de 83 alegaciones e informes, distribuidos de la siguiente forma: 9 de Administraciones: 2 de la Administración Central, 6 de la Autonómica y 1 de la Local; 9 de empresas y fundaciones; 1 de una fundación de carácter ambiental y 64 de particulares, de las cuales 58 pueden agruparse en 4 grupos de alegaciones con contenido idéntico o muy parecido.

Los informes de administraciones e instituciones recibidos durante el período de información pública pertenecen a los siguientes organismos: Confederación Hidrográfica del Ebro (dos informes); Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA); Delegación Territorial de Huesca del Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior del Gobierno de Aragón; Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón (dos informes); Diputación Provincial de Huesca; Ayuntamiento de Fiscal; y la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos.

A continuación se sintetizan los aspectos más relevantes ambientalmente de las respuestas:

La Confederación Hidrográfica del Ebro remite dos informes. Indica que los efectos del proyecto son compatibles con el medio hídrico, aunque deben respetarse los cruces del río Ara, así como los de los diferentes barrancos, procurando interferir lo menos posible en los cauces y en la calidad de sus aguas. Deberán mantenerse o mejorarse las obras de drenaje transversal y los pasos actuales sobre el Dominio Público Hidráulico. Asimismo, señala que se deberá evitar la colocación de las instalaciones auxiliares en zona inundable. Por otro lado, considera adecuados, en líneas generales, los criterios establecidos para el dimensionamiento de las obras de drenaje, tanto para las obras de fábrica como para los viaductos. Indica una serie de criterios a tener en cuenta durante la ejecución de las obras.

El promotor responde que tiene en cuenta las cuestiones planteadas en la alegación, disponiendo las obras de cruce con sus estribos fuera de los cauces, respetando la vegetación de ribera y con tipologías que procuran evitar la afección al cauce. Por otro lado, se han mejorado las obras de drenaje transversal existentes en la carretera, disponiendo secciones adecuadas a los caudales calculados. No se prevén instalaciones auxiliares dentro de los límites de la zona inundable. Asimismo se tendrán en cuenta todas las observaciones incluidas en el informe durante la ejecución de las obras.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Gobierno de Aragón informa que el estudio de impacto ambiental presentado se adecua a lo especificado en el informe que emitió dicho Instituto a las consultas previas. No obstante, remarca la afección sobre el LIC río Ara y la ZEPA Sierra de Cerciás-Silves, y que la actuación se encuentra dentro

del ámbito del Plan de Recuperación del quebrantahuesos y de la *Borderea chouardii*. En relación con la afección al LIC río Ara realiza una serie de consideraciones para incorporar como medidas específicas dentro del proyecto, relativas a la construcción de los viaductos, áreas de instalaciones auxiliares, accesos y calendario de obras.

El promotor responde que los viaductos de cruce sobre el río Ara han sido diseñados con la premisa de situar los estribos fuera del dominio del LIC río Ara, sin afectar a la vegetación de ribera y disponer el menor número posible de pilas en el cauce, para lo cual se ha procurado diseñar los puentes con vanos suficientemente amplios. Asimismo señala que si es necesaria la disposición de un camino de servicio por delante de los estribos, éste se ha alejado lo suficiente para que quede fuera del límite del propio LIC, incluyendo el movimiento de tierras correspondiente.

El promotor señala que el procedimiento constructivo tiene en cuenta la mínima ocupación del cauce y la mínima afección a la circulación del agua, y por tanto a la ictiofauna, para la cual se tendrán en cuenta los períodos de freza y de cría.

La Diputación Provincial de Huesca remite informe donde considera que la solución desarrollada es la adecuada, ya que cuenta con características geométricas y funcionales similares a las de los tramos anteriores.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón. Remite dos informes, en los que indica que se han realizado diversas prospecciones arqueológicas y paleontológicas durante la redacción del proyecto (en 2008 y 2010). Como consecuencia de ello, se han emitido tres Resoluciones de la Dirección General de Patrimonio Cultural en relación al patrimonio paleontológico y otras tres referidas al patrimonio arqueológico. En general, el estudio de impacto ambiental recoge las indicaciones de dichas Resoluciones, salvo la última de cada una de ellas. Por ello, indica los aspectos a considerar en el proyecto incluidos en ellas. Entre ellos, señala que si el nuevo trazado discurre dentro del entorno de protección del castillo de Lavelilla (200 m), el proyecto deberá ser remitido a la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca para su estudio y aprobación. Además indica que, previo al inicio de las obras, se deberán documentar convenientemente los elementos de interés etnológico que resulten afectados por las obras; se deberán realizar prospecciones arqueológicas en terrenos afectados por vertederos, zonas de acopio y lugares de obras subsidiarias; y se realizarán labores de control y seguimiento arqueológico en aquellos lugares donde se produzcan movimientos de tierra. Concluye que cualquier hallazgo referente del patrimonio cultural deberá ser puesto en conocimiento de esa Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.

El promotor indica que se han tenido en cuenta todas las Resoluciones emitidas hasta el momento final de edición del proyecto. Sin embargo, señala que los comentarios recogidos en dichas Resoluciones, incluidos a su vez en la alegación, no suponen ninguna incompatibilidad con la solución presentada, y pueden ser incorporados al programa de vigilancia ambiental de las obras. En relación al castillo de Lavelilla, especifica que la actuación correspondiente a la alternativa finalmente adoptada queda a unos 500 m del mencionado castillo, por lo que se considera que no es necesaria la remisión a la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca.

El Ayuntamiento de Fiscal se muestra a favor de la realización de la obra por el efecto positivo que va a suponer sobre el desarrollo socioeconómico de todo el valle del río Ara. No obstante, plantea una serie de modificaciones encaminadas a mejorar la accesibilidad a los pueblos del término municipal de Fiscal, en relación con el Plan de Desarrollo Sostenible que se encuentra en proceso de redacción y que afecta a los núcleos de Jánovas, Lavelilla y Lacort. Las modificaciones propuestas consisten básicamente en lo siguiente: alejar el trazado del núcleo de Lacort, trasladando el segundo cruce sobre el río Ara unos 800 m aguas arriba del propuesto; dos intersecciones independientes para Albella y Jánovas en lugar de la única planteada; incluir un acceso a Lavelilla, mediante una nueva glorieta; rectificar el trazado entre los pp.kk. 8+800 y 10+100 hacia el sur para

evitar la afección a una planta de áridos y donde el PGOU de Fiscal prevé un nuevo polígono industrial; que los nudos previstos sean enlaces a diferente nivel o, en su caso, glorietas cerradas.

El promotor integra algunas de las modificaciones propuestas, concretamente cambios de ubicación de la intersección de Lacort y de la intersección de Jánovas-Albella, y expresa la imposibilidad de realizar otras que plantea el Ayuntamiento, bien por imposibilidad técnica o de construcción.

La Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos indica que las obras pueden afectar a un territorio del quebrantahuesos situado en el ámbito del proyecto, y que este puede causar impactos ambientales significativos sobre la fauna y la flora, por lo que solicita que la DIA contemple las medidas protectoras, correctoras y de compensación que sean necesarias.

La Dirección General de Carreteras señala que en el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de medidas protectoras y correctoras para mitigar el impacto sobre esta especie y sobre otras, como el alimoche.

La empresa Endesa Distribución, en su alegación indica que existe afección a una línea de 15 kV y a una red aérea de baja tensión, señalando la reposición que debería realizarse en cada uno de los casos.

El promotor responde favorablemente a la reposición de la línea, proponiendo una reposición similar para la red aérea de baja tensión, debido a la imposibilidad de reponerla del modo señalado por Endesa Distribución.

De las 64 alegaciones presentada por los particulares, la mayoría (55) se oponen al proyecto, solicitando que se paralice el proyecto hasta que se complete el proceso de reversión de los terrenos expropiados en su día por el embalse de Jánovas. De las anteriores, 46 alegaciones se refieren también a los graves impactos ambientales del proyecto, oponiéndose en general a que el trazado cruce a la margen derecha del río Ara. Consideran que la alternativa 1 es más favorable ambientalmente que la propuesta. En general consideran que la alternativa elegida, alternativa 4, produce graves impactos sobre el medio, especialmente para el LIC río Ara, para zonas de interés geológico y para la población de Jánovas. Solicitan que se formule declaración de impacto ambiental negativa y que se redacte un nuevo estudio de impacto ambiental en el que se analicen y comparen las alternativas 1, 2 y 3 del denominado corredor 1, por su menor afección negativa para la zona objeto de estudio. En lo referente al medio hidrológico, exponen que el proyecto sobre el que versa el estudio de impacto ambiental coincide, en parte, con el proyecto enmarcado dentro de la estrategia nacional de restauración de ríos en la cuenca del Ebro: proyecto de restauración del río Ara, en la ubicación de la presa de Jánovas. Señalan que la zona a restaurar por este último proyecto coincide con la zona a degradar por el viaducto 1 propuesto por la alternativa 4, y que cruza el río Ara a la altura del núcleo de Jánovas.

En relación al primer aspecto, el promotor responde que el proceso de reversión de los terrenos expropiados para la construcción de la presa de Jánovas es un proceso independiente y ajeno al proyecto. Por otro lado, el objetivo del proyecto es la realización de una carretera, independiente por tanto de otro tipo de actuaciones en el entorno de Jánovas y del río Ara. Asimismo el promotor señala que el nuevo trazado de la N-260 en el tramo objeto de modificación, se considera óptimo en cuanto a condiciones geométricas para la circulación de vehículos, así como la de mínima ocupación. Además supone la solución más adecuada desde un punto de vista general, cumpliendo con la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento. No obstante, informa favorablemente posibles modificaciones puntuales referentes a intersecciones.

Sobre los aspectos ambientales, el promotor responde que, si bien las alternativas que no cruzan a la margen izquierda del río Ara son técnicamente viables, la alternativa elegida, alternativa 4, supone una solución óptima desde un punto de vista global, ambientalmente y desde el punto de vista de la conservación y explotación de la futura carretera, al minimizar la longitud de los túneles.

En lo referente al medio hidrológico exponen que el proyecto sobre el que versa el estudio de impacto ambiental coincide, en parte, con el proyecto enmarcado dentro de la estrategia nacional de restauración de ríos en la cuenca del Ebro: proyecto de restauración del río Ara, en la ubicación de la presa de Jánovas. Señalan que la zona a restaurar por este último proyecto coincide con la zona a degradar por el viaducto 1 propuesto por la alternativa 4, y que cruza el río Ara a la altura del núcleo de Jánovas.

El promotor no responde específicamente a este punto. El promotor del proyecto de restauración del río Ara es la Confederación Hidrográfica del Ebro, la cual no hace mención alguna a dicho proyecto ni en la contestación a la consulta previa ni en las alegaciones durante el periodo de información pública. No obstante, la Demarcación de Carreteras señala que se ha mantenido contacto con los promotores de las actuaciones que se están llevando a cabo en el entorno de Jánovas y del río Ara durante la redacción del proyecto, habiendo estos informado favorablemente durante el proceso de información pública.

Varias alegaciones de particulares indican que existen zonas de interés geológico (Geoparque del Sobrarbe, que forma parte de la Red Global de Geoparques reconocidos por la UNESCO): Congosto de Jánovas, Sistema de terrazas fluviolaciacres y Dinámica Fluvial reciente, con valoración global muy alta, que se ven gravemente dañadas por las alternativas comparadas en el estudio. A este respecto, señalan que el Geoparque del Sobrarbe, en un informe de fecha 17 de junio de 2008, recomienda lo siguiente: habría que tratar, por tanto, que la carretera discurriera alejada del curso fluvial, aprovechando el trazado actual y que no se utilizase la margen derecha del río. También convendría no crear nuevos puentes sobre el cauce del Ara.

El promotor en contestación a este punto, expresa que se ha intentado aprovechar el corredor abierto por la actual carretera N-260, afectando en la menor medida posible, tanto a la formación geológica del Congosto de Jánovas como al cauce estacional que existe justamente a la salida del túnel. Resalta que la afección visual debida al emboquille de salida de túnel junto al Congosto de Jánovas, sería muy similar tanto si se cruza el río, como si se continúa por la margen izquierda del mismo, ya que en ambas alternativas el punto de salida del túnel es el mismo.

Informan que el proyecto no ha tenido en cuenta el Plan General de Ordenación Urbana de Fiscal, el Plan de Desarrollo Sostenible del entorno de Jánovas, el Proyecto de restauración fluvial del río Ara, así como otros proyectos que se desarrollan paralelamente.

La Dirección General de Carreteras responde que durante la redacción de las fases anteriores del proyecto, se han mantenido los contactos oportunos con todos los organismos implicados en el desarrollo de esta actuación, Ayuntamiento de Fiscal y Confederación Hidrográfica del Ebro principalmente. El diseño del proyecto tiene en cuenta la existencia de un plan para la recuperación de los pueblos abandonados en la comarca, dotando además de acceso directo a la carretera nacional a localidades que no lo habían tenido nunca.

#### 4. *Integración de la evaluación*

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. Ya se ha indicado en el apartado 1 de esta declaración el proceso seguido en la propuesta, análisis, evaluación y selección de alternativas que se ha llevado a cabo en el documento inicial y en el estudio de impacto ambiental, así como la justificación de las decisiones. También se han puesto de manifiesto las incoherencias y contradicciones detectadas en el proceso.

Tras el envío del documento inicial, la fase de consultas y el proceso de información pública, la Dirección General de Carreteras selecciona las alternativas 3 y 4 en el estudio de impacto ambiental, si bien el proyecto de trazado que acompaña el estudio de impacto ambiental y que fue sometido a información pública sólo se refiere a la alternativa 4. La elección de la alternativa 4 como la más recomendable parece basarse en que es la más favorable ambientalmente de las dos analizadas en el estudio de impacto ambiental.

Como parte del expediente, el promotor remitió al órgano ambiental un documento, fechado en julio de 2008, denominado justificación de elección de alternativa en la zona del LIC río Ara. En este documento se analizan y comparan las alternativas 1 y 5 del documento inicial, en los tramos en que difieren, entre el inicio y Lacort, y se concluye que la alternativa 5 (que pasa a la margen derecha del río Ara) es claramente más favorable que la alternativa 1 (que sigue el corredor de la N-260, sin cruzar el río Ara). Hay que hacer notar que en los documentos sometidos a información pública, sobre los que se formula esta declaración de impacto ambiental, fechados en noviembre de 2010, se consideran otras alternativas distintas a las de este documento: las alternativas 3 y 4 en el estudio de impacto ambiental y la alternativa 4 propuesta en el proyecto de trazado.

No se ha realizado un estudio informativo ni se ha llevado a cabo el análisis de las ventajas, inconvenientes y costes de cada una de las opciones y sus repercusiones en los diversos aspectos del transporte y del territorio (análisis multicriterio).

Con independencia del análisis ambiental de las alternativas 3 y 4, en el estudio de impacto ambiental también se lleva a cabo un análisis del diseño y sistema constructivo de los viaductos, para lo cual se plantean alternativas para cada uno de los viaductos que se proyectan: 3 viaductos en la alternativa 3 y 5 viaductos en la alternativa 4 (2 sobre el río Ara, 2 sobre barrancos tributarios a éste y 1 sobre una calle en Fiscal). Para cada viaducto se plantean alternativas que difieren en la luz de los vanos, el número de pilas, el sistema constructivo y las condiciones de cimentación. Se realiza para cada viaducto un análisis ambiental y una valoración económica (coste de construcción), proponiéndose una solución para cada uno.

En la alternativa 4 propuesta, para los 4 viaductos que cruzan el río Ara y dos barrancos tributarios, las alternativas propuestas para los viaductos consisten en construir el tablero en hormigón postesado con cimbras porticadas con torretas sobre el terreno, lo que implica cimentaciones de hormigón en el cauce para las torretas, apertura de caminos de acceso, zonas de acopio para las estructuras de la cimbra, instalaciones auxiliares y balsas de lavado de hormigoneras. Además, en los dos viaductos sobre el río Ara, se proyectan pilas en el cauce del río. Estas alternativas elegidas tienen importantes efectos ambientales negativos.

**4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida:** Teniendo en cuenta el estudio de impacto ambiental, el resultado de la participación pública (consultas, información pública y oficial, informes) y la visita sobre el terreno, se exponen a continuación las principales afecciones al medio provocadas por la ejecución de la alternativa 4.

**4.2.1 Afección sobre los espacios naturales protegidos, hábitats naturales, vegetación y fauna.** Se analizan estos aspectos diversos en el mismo apartado por estar muy interrelacionados y porque no sería coherente separar los hábitat naturales de interés comunitario según estuviesen dentro o fuera de espacios de la Red Natura, o las especies de vegetación o fauna, asimismo por su ubicación o relación con los espacios protegidos.

La alternativa seleccionada para la carretera afecta directamente a los espacios de la Red Natura 2000 LIC ES2410048 Río Ara y ZEPA ES0000286 Sierra de Canciás-Silves, designados expresamente para la conservación de las riberas de los ríos y fauna asociada, y de las especies de alta y media montaña, respectivamente.

El trazado propuesto afecta a ambos espacios en la primera parte del trazado, donde son coincidentes, entre el inicio y el p.k. 0+700, aproximadamente. Al LIC ES2410048 Río Ara lo afecta en nueve sectores, en una superficie de 91.591 m<sup>2</sup> según el estudio de impacto ambiental. Además de en esta primera parte, el trazado atraviesa este espacio en los dos cruces sobre el río Ara y en el barranco de las Viñas, en el tramo en el que cruza a la margen derecha del río Ara. Cuando vuelve a la margen izquierda, lo afecta en el cruce de los barrancos tributarios del río Ara y, tangencialmente, en algunas zonas de la parte del trazado que discurre sobre la carretera actual, donde ésta se aproxima más al

río. Asimismo, como ya se ha indicado, en la parte inicial del trazado afecta al espacio protegido ZEPA ES0000286 Sierra de Canciás-Silves, en una superficie de unos 14.410 m<sup>2</sup>, aproximadamente.

Al cruzar dos veces el río Ara, se produce una indudable afección a la vegetación asociada a este río, principalmente saucedas y choperas, inventariada como Hábitat de Interés Comunitario, 92A0 Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba* objetivo de conservación de la Red natura 2000. En la primera parte, en el tramo de los dos túneles también se afectará al hábitat 9340 Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, encinares que vienen acompañados de *Pinus sylvestris* y ejemplares de porte arbustivo de *Juniperus oxycedrus*, *Buxus sempervirens*, *Rosmarinus officinalis*, *Genista scorpius*, etc. En la misma parte del trazado podría verse afectado el hábitat 9240 Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*. Se corresponde con un estrato arbóreo de *Quercus subpyrenaica* prácticamente monoespecífico con sotobosque de *Buxus sempervirens*, *Rosmarinus officinalis*, *Genista scorpius*, etc. También previsiblemente se afectaría, en las proximidades del poblado abandonado de Jánovas al hábitat 9565 Formaciones arbóreas de especies de *Buxo sempervirentis-Juniperetum phoeniceae*. También, en el cruce de los barrancos y del río Ara podría afectarse al hábitat 3240 Vegetación arbustiva de los cauces fluviales cántabro-pirenaicos.

Aparte de los hábitat descritos en el párrafo anterior, en la banda inmediatamente siguiente al cauce constituida en buena parte por gravas, se ha instalado una vegetación de ribera formada principalmente por salgueras, pinos y, menos abundantes, otras frondosas (chopos, alisos, fresnos, etc.). A continuación de la llanura aluvial -constituida por terrenos históricamente ganados, empleados como prados o cultivos de secano- comienzan las pendientes más fuertes, donde domina el bosque de pino albar (ladera de umbría) y el quejigo, en muchas ocasiones mezclado con pino albar o negral (ladera de solana). Aguas abajo, a partir del pueblo abandonado de Jánovas, se produce un cambio de vegetación muy evidente en la ladera de solana, en la que los quejigos son sustituidos progresivamente por encinas acompañadas de enebros y otro tipo de arbustos de carácter más mediterráneo. Esta es la vegetación que se vería afectada por las obras en la primera parte del trazado, los primeros 1.700 m, que incluye los dos túneles, de Balupor III y de Jánovas. Esta afección, sería sin duda menor con un único túnel de mayor longitud, como es el caso de las alternativas 1 y 5 del documento inicial.

Los barrancos afluentes del río Ara, con orientación predominante norte-sur, dan lugar a corredores con especies de vegetación típicamente ripícola que rompen linealmente las estructuras anteriormente definidas. La afección se produciría en este caso por los viaductos sobre los barrancos y los accesos a los mismos.

En los dos cruces del río Ara, el sistema constructivo de los viaductos, agudiza la afección sobre la vegetación. Prácticamente, las 11 pilas de los dos viaductos de cruce se sitúan o sobre el cauce o sobre zonas ocupadas por la vegetación asociada al río. El sistema constructivo de estos viaductos, que implica cimentaciones de hormigón en el cauce y llanura aluvial para las torretas, apertura de caminos de acceso, zonas de acopio para las estructuras de la cimbra, instalaciones auxiliares y balsas de lavado de hormigoneras, conllevará un efecto negativo importante sobre el cauce y su vegetación asociada.

La fauna asociada al río Ara también se verá afectada por la destrucción o alteración de su hábitat por las obras que se lleven a cabo en el cauce o sus proximidades. De los micromamíferos, el más amenazado es el desmán de los pirineos (*Galemys pyrenaicus*); éste y la rana pirenaica (*Rana pyrenaica*), están catalogados como vulnerables en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEA); asimismo, la nutria (*Lutra lutra*) catalogada en el citado CEEA como sensible a la alteración de su hábitat. La zona de actuación está dentro del Plan de conservación de la rana pirenaica.

En la fase de ejecución de las obras, el ruido y el polvo debido a las voladuras, desbroce, tala de arbolado, movimiento de tierras, cimentaciones, etc., producirán una importante afección sobre especies de ornitofauna que habitan y/o nidifican en la zona como el milano real (*Milvus milvus*), catalogado en peligro de extinción en el CEEA, que

se verá afectado de forma notable por la pérdida de hábitat de vegetación de ribera, el alimoche (*Neophron percnopterus*), catalogado como vulnerable en el CEEA, águila real (*Aquila chrysaetos*), águila culebrera (*Circaetus gallicus*) y buitre leonado (*Gyps fulvus*). También nidifica en las proximidades de la zona de actuación, la chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*) vulnerable en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón, en los cortados del estrecho de Jánovas.

El proyecto se encuentra dentro del ámbito del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), (en peligro de extinción en el CEEA), en aplicación del Decreto 45/2003 del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba el Plan de recuperación.

Hay que tener en cuenta que el trazado de la carretera discurre en paralelo al río Ara y que se trata de un pasillo que sirve de conexión entre los hábitat que se encuentran a ambos lados del río. Además, en este caso se trata de espacios protegidos tanto por su hábitat como por las especies de aves presentes.

A escala comarcal, el río Ara, sin regulaciones artificiales y protegido casi en su totalidad mediante la figura de LIC, actúa como un corredor ecológico que articula todo el Valle de Ara hasta Ainsa y favorece la libre dispersión de las especies de la fauna local. A escala local, en el tramo de río comprendido entre Fiscal y Balupor, se distinguen tres hábitats bien diferenciados. El primero formado por los pinares y robledales situados en las laderas a ambos lados del río; el segundo constituido por los campos de cultivo y el paisaje en mosaico de las zonas más llanas de la vega; y el tercero formado por el río con su vegetación de ribera. Entre estos hábitat existe un importante flujo faunístico, generalmente desde las zonas de refugio en el bosque hacia las zonas de alimentación en la vega. En este contexto, tanto la carretera actual como gran parte del trazado de la carretera proyectada, transcurren por una zona de ecotono entre estos hábitat, pudiendo impermeabilizar el flujo de fauna entre ellos. Los barrancos laterales, tributarios del río Ara, por su morfología sinuosa y quebrada y por su cobertura vegetal ofrecen las condiciones de protección necesarias para actuar como pequeños corredores que comunican los diferentes hábitats y por el que transita la fauna. En resumen, se puede decir que la red de corredores ecológicos del área de estudio está vertebrada por el gran corredor ecológico que constituye el río Ara y completada principalmente por la red de barrancos tributarios perpendiculares.

Por ello, la alternativa propuesta, en la que la carretera cruza a la margen derecha del río Ara, al sur de éste, discurriendo por la llanura y vega del río en unos 3,8 km de longitud, en terraplén, lleva consigo un efecto barrera indudable para el movimiento de la fauna en los corredores ecológicos antes descritos, a pesar de los viaductos proyectados sobre el río Ara.

Este efecto barrera se produce para las especies presentes en las proximidades de la carretera entre ellos los mamíferos terrestres y semiacuáticos: gineta, tejón, garduña, marta, gato montés, zorro, comadreja y nutria. De estas especies, las cuatro primeras (gineta, tejón, garduña, marta) están catalogadas de Interés Especial (IE) en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (CEAA). La única especie de carnívoro presente catalogada a nivel nacional como especie de IE y en el CEAA como Sensible a la Alteración de su Hábitat (SAH) es la nutria; asimismo están presentes y son abundantes, ungulados, como el jabalí y el corzo. Ya se han mencionado también especies como el desmán de los pirineos, la rana pirenaica y la rana común. Pero el efecto barrera también se produce para otras especies, como el sarrio y la cabra montesa, para las que la zona por la que discurre la carretera no es de uso preferente por su altitud, pero sí la utilizan como zona de interconexión entre los macizos montañosos a ambos lados del río Ara, que sirve como vía de paso.

En el estudio de impacto ambiental, en el primer capítulo, se manifiesta de forma apriorística que el proyecto no implica una afección negativa apreciable sobre ninguno de los dos espacios de la Red Natura que serán afectados por las obras. Sin embargo, esta afirmación no se puede contrastar con la evaluación realizada. En la evaluación de los impactos sobre los Espacios protegidos, sólo se ha tenido en cuenta la superficie de

estos espacios directamente afectada por el trazado de la carretera de manera permanente y el indicador utilizado es el porcentaje de esta superficie en relación con la superficie total de cada espacio. Así, el impacto de la Alternativa 4 sobre los dos espacios afectados se califica de compatible. En todo caso, no se demuestra que la alternativa elegida sea la de menor afección a la Red Natura.

No puede considerarse que se haya realizado una adecuada evaluación de la afección a la Red Natura 2000 del proyecto en función de los objetivos de conservación de los lugares, a la vista de los valores que motivaron la propuesta de inclusión de dichos espacios dentro de la Red Natura 2000, de acuerdo con lo especificado en los artículos 45 y 46 de la Ley 42/2007 del patrimonio Natural y la Biodiversidad, en las guías Metodológicas de la Comisión Europea para la aplicación del artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CE, ni en las Directrices para la elaboración ambiental necesaria para la evaluación de impacto ambiental de proyectos con potencial afección a la Red Natura 2000 del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Tras la identificación de impactos directos e indirectos del proyecto y sus actuaciones conexas (caminos de acceso, instalaciones auxiliares, préstamos, vertederos, acopios,...) sobre cada uno de los hábitats y especies de interés comunitario, determinando individualmente su grado de significatividad, debería haberse realizado un análisis y valoración, cualitativo y cuantitativo (no solamente de la superficie directamente afectada) para determinar si la alteración es significativa en base a criterios objetivos. Para cada hábitat, es necesario tener en cuenta su importancia, estado de conservación, representatividad, tendencia y capacidad de recuperación. Sería necesaria la concreción de la afección a los hábitat de los elementos del proyecto como pilas, estribos, caminos de acceso, áreas de instalaciones para los viaductos y los túneles, balsas de decantación. Para la valoración de la afección a las especies, debería considerarse su presencia, tamaño de la población afectada y tendencia, requerimientos de hábitat, uso del espacio,... Asimismo, el análisis debería considerar el uso del territorio de las especies. En cuanto a la conectividad ecológica de los espacios de la Red Natura 2000, sólo se ha realizado una somera aproximación al problema de la fragmentación al considerar los impactos sobre la fauna, con una relación de pasos de fauna, pero sin identificar el efecto de la carretera sobre cada grupo taxonómico en relación con el diseño de pasos y viaductos.

**4.2.2 Afección a la geomorfología y al río Ara:** En el tramo por el que discurre el trazado de la alternativa propuesta, entre Fiscal y Jánovas destacan las siguientes zonas de interés geológico: 1. El Congosto de Jánovas, englobado en la Geozona de Boltaña.2. El sistema de terrazas. 3. La dinámica fluvial reciente.

La zona de Jánovas se identifica como punto de interés geológico (PIG), ya que puede observarse la transición del medio marino al continental. Las terrazas muestran estructuras sedimentarias similares a las del cauce actual, por lo que puede deducirse que el paisaje del Ara, después de las glaciaciones, ha sufrido pocos cambios. A los valores ambientales, ecológicos y bioclimáticos del río Ara, hay que añadir su calidad geomorfológica intrínseca que, en el tramo Fiscal-Jánovas, afectado por el proyecto, se manifiesta en el propio cauce, la dinámica de sus barras sedimentarias, los conos y las terrazas. La calidad geomorfológica del tramo del río Ara Fiscal-Jánovas es muy elevada por la naturalidad y eficiencia del funcionamiento fluvial. El tramo puede considerarse además, un modelo representativo de los cursos meandriformes pirenaicos, por lo que puede contemplarse como modelo de referencia de cara a la evaluación hidromorfológica de la Directiva 2000/60/CE, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

En cuanto a la calidad de las aguas en la zona de estudio, el tramo del río Ara analizado esta calificado como A1, calidad de agua que solo necesita tratamiento físico simple y desinfección, asimilable a C1 según el Plan hidrológico de la cuenca del Ebro. Esta categoría es la más permisiva en cuanto a los usos del agua: apta para salmonidos, abastecimiento A1, apta para baño, apta para riego. Se trata de un río de montaña

prácticamente sin impactos. No tiene inventariados vertidos significativos en este tramo, ni tampoco autorizaciones de vertidos IPPC, no se realizan detacciones importantes de caudal, y es el único río del pirineo sin regulación.

En la primera parte del trazado, desde el inicio a la bajada a la llanura aluvial del río, donde se proyectan los dos túneles, se producirá un impacto adverso importante sobre la geomorfología, en las bocas de los túneles, debido a los desmontes de gran altura en las mismas, con el consiguiente efecto paisajístico (al que se hará referencia en un próximo apartado) y de erosión en las laderas con muy fuerte inclinación. Además, el ángulo de incidencia en el frente de ataque en las bocas no es el más adecuado, al menos en tres de ellas, lo que sin duda agravaría el problema.

En el estudio de impacto ambiental se detectan una serie de zonas de la actual carretera de zonas potencialmente inestables, con deslizamientos antiguos, y en los que el proyecto prevé desmontes de cierta importancia, por lo que hay riesgo de que se produzcan fenómenos de inestabilidad en la fase de construcción. Se localizan en los siguientes pp.kk., en los que se indican las actuaciones proyectadas en estas laderas:

- 8+700-9+000. Desmonte en la ladera de 15-20 m de altura.
- 9+400-9+700. Muro anclado en el talud.
- 9+700-10+000. Muro anclado en parte de este talud.
- 11+150-11+250. Desmonte de 5-10 m. de altura.
- 11+900-12+400. Variante de Fiscal. Desmonte y muro de 20-30 m de altura.

Además de los anteriores, los taludes de mayor altura, con mayor efecto negativo sobre la geomorfología y el paisaje, son los siguientes:

Bocas de los túneles:

Bocas Este y Oeste túnel Balupor III: se alcanzan los 30 m.  
Boca Este túnel de Jánovas: se alcanzan los 40 m.

Taludes en la llanura aluvial: pp.kk. 1+740-1+840. Terraplenes de 15-20 m de altura.  
Taludes entre Lacort y Fiscal:

- Pp.kk.: 5+060-5+100. Desmonte de 30 m.
- Pp.kk.: 8+920-9+000. Terraplén de 20 m.
- Pp.kk.: 9+640-9+840. Terraplén y muro de escollera. Se superan los 30 m.
- Pp.kk.: 12+280-12+400 (Variante de Fiscal). Desmontes y muro de 25-30 m.

En esta zona del congosto de Jánovas, la carretera actual discurre a media ladera, en fuerte pendiente, con el río muy próximo, por lo que en las voladuras en las bocas de los túneles, la construcción de las estructuras que se proyectan sobre la carretera, y en el acondicionamiento y ensanche de la carretera actual se producirán desprendimientos y arrastres de tierras y rocas al cauce que será muy difícil evitar incluso con la adopción de medidas preventivas y correctoras no previstas en el estudio de impacto ambiental, con el consiguiente efecto sobre las aguas del río Ara.

Los valores geomorfológicos, ambientales, la naturalidad y la calidad de las aguas se verían irremediablemente afectados por la alternativa propuesta, que discurre unos 3.800 m por la llanura aluvial, con dos viaductos de cruce sobre el río.

Un efecto adverso sería la afección a la unidad hidrogeomorfológica, con la desconexión entre el curso fluvial y los terrenos adyacentes, incluyendo terrazas, afluentes y vertientes del valle. Por otra parte, a pesar de los viaductos y las obras de drenaje previstos, se producirá un efecto barrera sobre la hidrología con el trazado que discurre en terraplén, pilas en el cauce, y pilas y estribos en la llanura de inundación. Además, el sistema constructivo de los viaductos significa la ocupación de una gran superficie próxima al río durante la construcción del tablero y las pilas. Prácticamente, las 11 pilas de los dos viaductos de cruce se sitúan o sobre el cauce o sobre zonas ocupadas por la vegetación asociada al río. Las cimentaciones de hormigón en el cauce y

llanura aluvial para las torretas, apertura de caminos de acceso, zona de acopio para las estructuras de la cimbra, instalaciones auxiliares y balsas de lavado de hormigoneras, conllevará un efecto negativo importante sobre el cauce y su vegetación asociada, al que ya se hizo referencia en el apartado anterior. Otro efecto negativo importante se produciría sobre la calidad de las aguas, especialmente en la fase de ejecución de los viaductos sobre el río y los barrancos. En la zona del congosto de Jánovas, las voladuras en las bocas de los túneles, la construcción de las estructuras que se proyectan sobre la carretera (muros, obras de fábrica) y en el acondicionamiento y ensanche de la carretera actual, se producirán desprendimientos y arrastres de tierras y rocas al cauce con el consiguiente efecto sobre las aguas del río Ara. La erosión de los taludes de gran altura, algunos de más de 30 m próximos al río Ara en zonas de fuerte pendiente, también hará irremediable en la fase de obras e incluso en la de explotación el arrastre de tierras al cauce. Aunque de menor importancia previsiblemente que en la fase de construcción, en la fase de explotación, el paso de los vehículos, además de la posibilidad de vertidos accidentales, implicaría un empobrecimiento en la calidad de las aguas por arrastre de aguas de la calzada con aceites, combustibles, tierras, etc.

Las 6 balsas de decantación previstas para disminuir el anterior efecto, tienen a su vez un importante impacto negativo debido a la ocupación de una superficie de suelo considerable (las 4 balsas en los viaductos del río Ara tienen una superficie de ocupación prevista total de casi 18.000 m<sup>2</sup>) con afección a la vegetación, a la geomorfología y al paisaje, además de los que se derivan del riesgo de rotura.

**4.2.3 Afección al paisaje:** Según el análisis del estudio de impacto ambiental, las unidades de paisaje afectadas por la carretera: Congosto de Jánovas, río Ara, laderas del valle cubiertas de vegetación y barrancos vertientes al río Ara, alcanzan, salvo la ultima, una calificación global muy alta (la categoría superior) teniendo en cuenta la calidad paisajística de la unidad, su visibilidad y su fragilidad/vulnerabilidad.

Los aspectos del proyecto que más inciden en el paisaje, son: los emboquilles de los túneles (donde además de la altura de los taludes son necesarias zonas de instalaciones), los taludes de grandes dimensiones, los viaductos, las balsas de decantación y las zonas de instalaciones auxiliares de obra.

**Boquillas de los túneles:** Las cuatro bocas de los túneles se sitúan en laderas de fuerte pendiente y el ángulo de incidencia del frente de ataque no es el más favorable por lo que la altura de los desmontes en las bocas podría ser superior a la prevista, ya muy elevada, de 30 m en dos de las bocas, alcanzando los 40 m en otra.

**Taludes de grandes dimensiones:** Ya se indicaron en el apartado de afección a la geomorfología; los que superan los 20 m de altura son los siguientes:

Bocas de los túneles:

Bocas Este y Oeste túnel Balupor III: se alcanzan los 30 m.  
Boca Este túnel de Jánovas: se alcanzan los 40 m.

Taludes en la llanura aluvial: pp.kk. 1+740-1+840. Terraplenes de 15-20 m de altura.  
Taludes entre Lacort y Fiscal:

Pp.kk.: 5+060-5+100. Desmonte de 30 m.  
Pp.kk.: 8+920-9+000. Terraplén de 20 m.  
Pp.kk.: 9+640-9+840. Terraplén y muro de escollera. Se superan los 30 m.  
Pp.kk.: 12+280-12+400 (Variante de Fiscal). Desmontes y muro de 25-30 m.

Hay que hacer notar que en la parte del trazado entre Lacort y Fiscal en la que el trazado discurre por el corredor de la actual carretera, hay zonas con taludes inestables en las que pueden producirse deslizamientos, por lo que el efecto sobre la geomorfología puede ser mayor del previsto, ya de por sí bastante significativo. Las laderas con mayor probabilidad de ser afectadas se sitúan entre los pp.kk. 8+500 y el final del trazado.

**Viaductos:** En la alternativa 4 propuesta se proyectan 5 viaductos: 2 sobre el río Ara, dos sobre barrancos tributarios al río y el restante sobre la actual carretera, en la variante de Fiscal.

Los que tienen un mayor impacto paisajístico son los dos viaductos sobre el río Ara, puesto que se sitúan en una muy visible, donde no hay infraestructuras viarias y en los que son necesarias además zonas de instalaciones auxiliares en la fase de construcción y balsas de decantación (provisionales en la fase de obras y permanentes en la de explotación). En los viaductos sobre los barrancos el impacto paisajístico será menor debido a la visibilidad, aunque la calidad paisajística sea elevada. En el viaducto sobre la carretera en Fiscal, el mayor impacto paisajístico se debe a su visibilidad desde la zona urbana, aunque es de mucha mayor importancia el efecto del desmonte de grandes dimensiones y el muro anteriores al viaducto.

**Balsas de decantación:** Las 6 balsas de decantación previstas para la fase de explotación tienen un impacto negativo sobre el paisaje, tanto las 4 previstas bajo los viaductos del río Ara, como las situadas en las bocas de los túneles, pues son las zonas donde el paisaje es más valioso. Además, como ya se indicó, las balsas de los viaductos ocupan en total casi 18.000 m<sup>2</sup>.

**Instalaciones auxiliares:** El impacto negativo de las 11 zonas de instalaciones auxiliares se produce en la fase de construcción y, al igual que el de las balsas de decantación, se sitúan en zonas sensibles paisajísticamente. En el caso de los viaductos, el efecto negativo es notable por su sistema constructivo de los viaductos al que ya se ha hecho referencia, que implica actuaciones agresivas para varios elementos ambientales, entre ellos el paisaje.

**4.2.4 Otros impactos:** No son de prever impactos significativos sobre el patrimonio cultural y las vías pecuarias, con las medidas preventivas y correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental.

**4.2.5 Aceptación o rechazo social del proyecto:** De las 83 alegaciones presentadas, 64 corresponden a particulares. De ellas, la mayoría (55) se oponen al proyecto, solicitando que se paralice su tramitación hasta que se complete el proceso de reversión de los terrenos expropiados en su día por el embalse de Jánovas. De éstas, 46 alegaciones se refieren también a los graves impactos ambientales del proyecto, oponiéndose en general a que el trazado cruce a la margen derecha del río Ara. Considerando que algunas alegaciones tienen varias firmas, unas 115 personas se oponen al proyecto aduciendo motivos de carácter ambiental. Teniendo en cuenta la población censada en el municipio de Fiscal (311 habitantes en 2011) por el que discurre la carretera, se puede decir que hay un rechazo considerable de la población al proyecto, pues del orden de 125 personas han firmado en contra del proyecto. Las restantes alegaciones de particulares (9) se refieren a afecciones a elementos de su propiedad (fincas, accesos,...).

Las administraciones han presentado 9 informes o alegaciones, de las cuales 3 (ayuntamiento de Fiscal, Diputación de Huesca y D.G. de Carreteras del Gobierno de Aragón) son favorables al proyecto. Otros 2 organismos (Confederación Hidrográfica del Ebro con dos informes y el Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón, con otros dos informes) indican aspectos a tener en cuenta en el proyecto. El INAGA del Gobierno de Aragón, indica las afecciones ambientales del proyecto, entre ellas a la Red Natura, que ya puso de manifiesto en la fase de consultas.

La Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos indica que el proyecto puede causar impactos ambientales significativos y pueden afectar a un territorio de quebrantahuesos.

Además, hay informes de 9 empresas de servicios, sin contenido ambiental.

## 5. *Valoración del órgano ambiental*

Los principales aspectos del proceso de evaluación que se han expuesto en el apartado anterior y en otros de esta declaración, que sirven para llegar a una conclusión, son de forma sintética, los siguientes:

### 5.1 Procedimiento de evaluación y selección de alternativas:

Alternativa propuesta en el documento inicial: en el documento inicial del proyecto (documento comprensivo) se propone la alternativa 5, que es una de las más desfavorables ambientalmente. Aunque no se jerarquicen ambientalmente las alternativas, del conjunto de impactos descritos en el documento se deduce que las más desfavorables ambientalmente son las alternativas 4 y 5 (Corredor 2) que cruzan dos veces el río Ara pasando a su margen derecha.

Alternativas del estudio de impacto ambiental: Tras el proceso de consultas, el promotor selecciona para el estudio de impacto ambiental, sin suficiente justificación, las alternativas 3 y 4. Estas eran las alternativas más desfavorables ambientalmente de cada corredor en el documento inicial: la alternativa 3 del Corredor 1 (de la carretera actual) y la alternativa 4 del Corredor 2 (cruza a la margen opuesta del río Ara).

En el escrito sobre la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se indicaba expresamente la conveniencia de elegir alternativas del Corredor 1 (no cruzan el río Ara). En el informe del Geoparque del Sobrarbe (forma parte de la Red de Parques Globales, reconocidos por la UNESCO) se indica que el proyecto debería seguir la carretera actual, utilizando la margen derecha del río Ara. El INAGA (Instituto Aragonés de Gestión Ambiental) indica en su informe las afecciones a la Red Natura 2000, a los hábitats de interés comunitario, al río Ara y al paisaje, que se producirán, entre otras causas, por el cruce de la carretera sobre el río Ara.

Alternativa propuesta: A pesar de los informes anteriores, el estudio de impacto ambiental selecciona la alternativa 4, aunque del documento inicial se deducía que era la más desfavorable ambientalmente de las cinco. Para el análisis de alternativas del estudio de impacto ambiental se selecciona, junto a la anterior, la alternativa 3 del corredor 1 (de la carretera actual), sin justificación, pues es la más desfavorable ambientalmente de este corredor. Por otra parte, en el documento de proyecto sometido a información pública junto con el estudio de impacto ambiental, sólo se desarrolla la alternativa 4.

Sistema constructivo de los viaductos: En el estudio de impacto ambiental se analizan diversos sistemas constructivos para los cinco viaductos de la alternativa 4 propuesta, así como para los tres de la alternativa 3. En la Alternativa 4 propuesta, para los 4 viaductos de cruce sobre cursos de agua (río Ara y barrancos) se elige un sistema constructivo de losa hormigonada *in situ* con cimbra porticada apoyada sobre el terreno, lo que produce importantes afecciones ambientales. No es el sistema más favorable ambientalmente, afectando además a un espacio de la Red Natura.

### 5.2 Impactos ambientales más relevantes de la alternativa seleccionada:

Afecta directamente a los espacios de la Red Natura 2000 LIC ES2410048 Río Ara y ZEPA ES0000286 Sierra de Canciás-Silves, designados expresamente para la conservación de las riberas de los ríos y fauna asociada, y de las especies de alta y media montaña, respectivamente.

Afección a hábitats de interés comunitario en buen estado de conservación dentro y fuera de Red Natura 2000. Elevado impacto de fragmentación de hábitats extensos y excelentemente conservados (pérdida de hábitat y conectividad, efecto borde) disminuyendo la actual riqueza biológica de la zona.

Fragmentación y afección a la conectividad entre espacios de Red Natura 2000 comprometiendo la conectividad de la Red y la preservación de sus ecosistemas y de sus valores naturales.

Afección a la vegetación asociada al río Ara (Hábitat de Interés Comunitario), en especial el bosque de ribera. Casi todas las pilas de los viaductos se sitúan en zonas con vegetación de ribera, cuya afección se agrava por el sistema constructivo de los viaductos. Las balsas de decantación de los viaductos (con casi 18.000 m<sup>2</sup> de ocupación) se situarán en zonas con vegetación asociada al río. En la ladera sur del río Ara, en el congosto de Jánovas y entre Lacort y Fiscal, afección a las masas mixtas de robledales y quejigos, con pinares de pino royo y laricio. Afección a los bosques de enebros, encinas y sabinas en la zona del congosto de Jánovas.

Afección a especies de fauna catalogadas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas como en peligro de extinción (milano real); vulnerables (alimoche, desmán de los pirineos, rana pirenaica); vulnerables en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (chova piquirroja); sensibles a la alteración de su hábitat (nutria); posible afección al quebrantahuesos, en peligro de extinción en el CAEA. Efecto barrera, especialmente en el tramo del trazado en que se separa de la carretera actual, para las especies presentes en las proximidades de la carretera de mamíferos terrestres, semiacuáticos y anfibios, entre ellos los citados anteriormente; de ungulados, incluidos los que tienen su hábitat a mayor altitud, pero habrá un efecto barrera para la conexión entre los macizos montañosos a ambos lados del río.

Afección a la unidad hidrogeomorfológica del río Ara, en el tramo de unos 3.800 m en los que discurre por la llanura aluvial y cruza dos veces el río Ara.

Afección a la geomorfología por los desmontes de gran altura (se alcanzan los 30 y 40 m) en las cuatro bocas de los túneles, en el congosto de Jánovas, punto de interés geológico (PIG); por los terraplenes en la llanura aluvial del río Ara (15-20 m de altura); y por los taludes de gran altura entre Lacort y Fiscal, incluido el desmonte (30 m) en la variante de Fiscal.

Afección a la geomorfología al actuar en laderas sobre zonas potencialmente inestables, con desmontes importantes o muros, entre Lacort y Fiscal, y en la variante de Fiscal.

Afección a la calidad de las aguas del río Ara en la fase de construcción en el tramo de la carretera que discurre por el congosto de Jánovas, en fuerte pendiente, muy próxima al río, en que la construcción de los túneles, muros, obras de fábrica y taludes, producirán un arrastre inevitable de tierras, piedras y residuos de la construcción.

Afección en la fase de construcción al río Ara, especialmente por los dos viaductos de cruce, con pilas en el cauce.

Afección sobre el río Ara (geomorfología, vegetación asociada, calidad de las aguas, paisaje) debido al diseño y al sistema constructivo de los viaductos, de losa hormigonada in situ con cimbra porticada apoyada sobre el terreno, que conlleva cimentaciones de hormigón en el cauce y la llanura aluvial, apertura de caminos de acceso, zona de acopio para las estructuras de la cimbra, instalaciones auxiliares, balsas de lavado de hormigoneras. Además, con las luces proyectadas, se situarán pilas en el cauce y la mayoría de las 11 pilas de los dos viaductos, sobre la vegetación asociada al río, con ocupación de una gran superficie próxima al río, en un espacio protegido, durante la construcción del tablero y las pilas.

Afección paisajística negativa muy importante, en el congosto de Jánovas (bocas de los túneles, desmontes de grandes dimensiones); llanura y cruces del río Ara (terraplenes de considerable altura, viaductos, balsas de decantación); taludes de gran altura entre Lacort y Fiscal, agravados por la actuación sobre laderas inestables; desmontes y muros en la variante de Fiscal.

Amplio rechazo social entre la población, entre otros, por motivos ambientales.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula una declaración de impacto ambiental desfavorable para el proyecto Acondicionamiento de la carretera N-260 (Eje Pirenaico), túnel de Balupor-Fiscal, al

concluirse que dicho proyecto previsiblemente causará efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, y al considerarse que las medidas previstas por el promotor no son una garantía suficiente de su completa corrección o su adecuada compensación.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento sustantivo del proyecto.

Madrid, 14 de mayo de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

## **ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-260 (EJE PIRENAICO). TÚNEL DE BALUPOR-FISCAL**

