



DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y MEDIO AMBIENTE

RESOLUCIÓN de 3 de enero de 2023, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del Proyecto de Telecabina monocabable entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque. (Número de Expediente: INAGA 500201/01A/2022/02650).

La Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, establece que han de someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria las actividades listadas en su anexo I. El Proyecto de Telecabina monocabable entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque, queda incluido en el anexo II de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, concretamente en el Grupo 7. Proyectos de infraestructuras, 7.5. Tranvías, metros aéreos y subterráneos, líneas suspendidas o líneas similares de un determinado tipo, que sirvan exclusiva o principalmente para el transporte de pasajeros, si bien, potestativamente el promotor, vistos los antecedentes, decide someter el proyecto al proceso de evaluación de impacto ambiental ordinaria conforme a la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, artículo 23 y siguientes.

A su vez, el Proyecto de Telecabina monocabable entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque, queda incluido en el anexo I de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, Grupo 9. Otros proyectos. 9.1. Los siguientes proyectos cuando se desarrollen en Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000 y Áreas protegidas por instrumentos internacionales, según la regulación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad: 9.1.11 "Pistas de Esquí, Remontes, Teleféricos y construcciones asociadas".

1. Antecedentes y tramitación del expediente.

Resolución de 28 de julio de 2006, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se resuelve someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de telecabina bicable Benasque - Cerler (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque (Expediente 500301/01/2006/03272).

Resolución de 26 de noviembre de 2008, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del "Proyecto de implantación de un sistema de transporte por cable en Benasque", en el término municipal de Benasque (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque (Expediente INAGA 500201/01/2007/11518). El proyecto pretendía construir un telecabina con sistema tricable que una Benasque con Cerler (Huesca), para descongestionar el tráfico de la carretera A-139, limitar su uso y evitar los problemas que existen de acceso a Cerler y a la estación de esquí los días de climatología adversa. El trazado salva un desnivel de 370 m entre las cotas 1.130 m y 1.500 m, con 2.026 m de longitud con 2 pilonas (de 40 y 20 m de altura). La resolución resulta compatible, si bien el proyecto no se lleva a cabo por lo que la declaración de impacto ambiental pierde su vigencia.

Resolución de 31 de mayo de 2011, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se notifica el resultado del trámite de consultas para determinar la amplitud y grado de especificación de la información que debe de contener el estudio de impacto ambiental del proyecto de instalación de una telecabina en la Villa de Benasque, promovido por el Ayuntamiento de Benasque (Expediente INAGA 500201/01/2011/01249).

Con fecha de 19 de abril de 2021, el INAGA, emite Resolución por la que se acuerda la inadmisión a trámite de la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del Proyecto de telecabina monocabable entre Benasque y Cerler, termino municipal de Benasque (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque (Entrada Registro Instituto Aragonés de Gestión Ambiental número 4526/2021), estando motivado en que la documentación ambiental aportada por el promotor no se corresponde con un estudio de impacto ambiental conforme a lo previsto por la legislación vigente, no reuniendo condiciones de calidad suficientes.

El municipio de Benasque cuenta con Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 2001 mediante la homologación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal aprobadas en el año 1982. Con una antigüedad de 38 años se han llevado a cabo 16 modificaciones aisladas que han sido incorporadas en el texto refundido de las Normas del Plan General de Ordenación Urbana de Benasque, aceptado por acuerdo del Consejo Provincial de



Urbanismo de Huesca, el 20 de mayo de 2020, sin que se haya realizado una evaluación ambiental estratégica del Plan General. Con fecha 22 de octubre de 2015, el INAGA, emite Resolución de revisión del Documento de Referencia (Expediente INAGA 500201/71B/2013/5718) -Documento de alcance- y el resultado de las consultas previas para la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico del Plan General de Ordenación Urbana de Benasque (Huesca) promovido por el Ayuntamiento de Benasque (Expediente INAGA 500201/71B/2015/9712).

Con fecha de registro de salida del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental de 27 de junio de 2022, visto el informe del Consejo Provincial de Urbanismo de Huesca adoptado mediante acuerdo en sesión celebrada el 30 de marzo de 2022, relativo al Proyecto de Telecable entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca), y considerando que existen distintas vías administrativas para la tramitación urbanística, bien sea mediante ocupación directa o mediante modificación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Benasque, se solicita que, a la mayor brevedad, se remita al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental pronunciamiento del Ayuntamiento de Benasque respecto a la tramitación urbanística a seguir, ocupación directa o mediante modificación del PGOU de Benasque.

Con fecha de registro de entrada del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental de 17 de julio de 2022, el Ayuntamiento de Benasque, solicita la tramitación de Evaluación Ambiental Estratégica simplificada de la Modificación Aislada número 23 del PGOU de Benasque. T.M. Benasque (Huesca) (Expediente INAGA 500201/71/2022/7130).

El Ayuntamiento de Benasque, conforme a lo establecido en los artículos 28 y 29 y la disposición transitoria segunda de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, somete al trámite de información y participación pública el Proyecto de Telecable monocable entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca) mediante anuncio publicado en el "Boletín Oficial de Aragón", número 7, de 12 de enero de 2022, y disposición al público en el Ayuntamiento de Benasque y en su sede electrónica.

Al tiempo se eleva consulta a interesados y a las Administraciones Públicas afectadas: Comarca de La Ribagorza; Servicio Provincial del Departamento de Educación, Cultura y Deporte de Huesca; Subdirección Provincial de Urbanismo de Huesca; Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal; Dirección General de Interior y Protección Civil; Departamento de Vertebración Territorial, Movilidad y Vivienda; Confederación Hidrográfica del Ebro; Ecologistas en Acción - Ecofontaneros; Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, Sociedad Española de Ornitología (SEO Birdlife); y Fundación Ecología y Desarrollo.

Se han pronunciado en los citados trámites:

- Consejo Provincial de Urbanismo de Huesca, en sesión celebrada el 2 de marzo de 2022 adopta el acuerdo e informa que, el Ayuntamiento de Benasque solicita al Consejo Provincial de Urbanismo de Huesca el informe previsto en el artículo 29 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, dentro del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del "Proyecto de telecable monocable entre Benasque y Cerler" en el término municipal de Benasque, siendo respondido el 30 de junio de 2021. Con fecha 13 de enero de 2022, tiene entrada en el registro del Gobierno de Aragón un escrito del Ayuntamiento de Benasque solicitando nuevo informe al Consejo Provincial de Urbanismo respecto al proyecto de telecable monocable entre Benasque y Cerler. Analizada la documentación técnica, se observa que el proyecto básico (de fecha enero 2021) coincide con el que ya fue informado por el Consejo. En cuanto al estudio de impacto ambiental de fecha diciembre 2021, si bien su contenido ambiental es más amplio que el anteriormente informado (de fecha febrero 2021) no incluye cambios sustanciales respecto a las cuestiones urbanísticas recogidas en el acuerdo adoptado en la sesión del Consejo celebrada el 30 de junio de 2021. En consecuencia, cabe reiterar el contenido del citado acuerdo de no informarse favorablemente el proyecto en tanto no se concretaran las soluciones previstas en materia de accesibilidad y servicios.

Posteriormente, en sesión celebrada el 30 de marzo de 2022, el Consejo Provincial de Urbanismo de Huesca adopta, entre otros, el acuerdo e informa nuevamente sobre la cabina monocable entre Benasque y Cerler. Como antecedentes cita el acuerdo de fecha de 30 de junio de 2021, según el cual y a los efectos urbanísticos se consideró que no podía informarse favorablemente el proyecto en tanto no se concretaran las soluciones previstas en materia de accesibilidad y servicios.

Con fecha 16 de marzo de 2022, el Ayuntamiento de Benasque, solicita nuevo informe al Consejo Provincial de Urbanismo respecto al proyecto de telecable monocable entre Benasque y Cerler, adjuntando documentación justificativa de las soluciones previstas en materia de accesibilidad. Se informa que el Ayuntamiento de Benasque ha adjudicado la redac-



ción de una modificación puntual de su Plan General de Ordenación Urbana cuyo objeto son las Áreas de Ensanche, y concretamente la fijación de los Sistemas Generales de esas áreas que son imprescindibles para el desarrollo del proyecto de telecabina. La citada modificación de planeamiento, cuya tramitación comenzará a la mayor brevedad posible, contiene la fijación de los sistemas generales en relación con el proyecto de la telecabina entre Benasque y Cerler. Finalmente, se acuerda informar que, el artículo 35.1.a) del TRLUA establece entre los usos autorizables en suelo no urbanizable genérico mediante autorización especial, las construcciones e instalaciones que quepa considerar de interés público o social por su contribución a la ordenación y al desarrollo y cuyo emplazamiento en el medio rural sea conveniente por su tamaño, por sus características o por el efecto positivo en el territorio. A su vez, se recuerda la regulación establecida en el artículo 37 del TRLUA respecto al suelo no urbanizable especial. El término municipal de Benasque cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) resultado de la homologación de las anteriores Normas Subsidiarias Municipales, aceptada por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Huesca en sesión de 3 de abril de 2001. Con fecha 20 de mayo de 2020, el Consejo Provincial de Urbanismo aceptó el texto refundido de las normas urbanísticas del PGOU. Informa que el proyecto de telecabina afecta a suelos incluidos en distintas clases de suelo. La estación inferior o de inicio se sitúa en el ámbito "Área de Ensanche 3" de suelo urbanizable no delimitado (SUZ-ND) mientras que la estación superior o de llegada se sitúa suelo urbano consolidado en la revisión del Plan Parcial de ordenación de la estación de esquí de Cerler. Las pilonas intermedias se sitúan en terrenos clasificados como suelo no urbanizable (SNU). Aunque el PGOU de Benasque no distingue entre suelo no urbanizable genérico y especial, al estar dichos terrenos afectados por distintas figuras de protección (Montes de Utilidad Pública, LIC "Río Ésera") pueden considerarse incluidos dentro de la categoría de SNU especial. Como otros instrumentos, además del planeamiento urbanístico municipal, ha de mencionarse el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueban las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés. Se realizan una serie de observaciones de función de la regulación expuesta como que la parte del proyecto situada en suelo urbano (estación superior) la valoración de su compatibilidad urbanística no corresponde al Consejo Provincial de Urbanismo sino al propio Ayuntamiento de Benasque. Se recuerda que, si bien la zona en la que se proyecta la estación está calificada en su mayor parte como aparcamiento público, una parte quedaría aparentemente situada en zona verde pública, cuestión que deberá aclararse y, en caso necesario, corregirse. En cuanto a la parte del proyecto situada en suelo urbanizable no delimitado y suelo no urbanizable, a efectos exclusivamente urbanísticos el uso planteado sería autorizable como actuación de interés público o social. La documentación técnica no concreta las características de las instalaciones que forman parte del proyecto (estaciones de inicio y llegada). Según la memoria, las superficies ocupadas por esas estaciones son 1.150 m² y 450 m² respectivamente. El artículo 75bis del PGOU permite al Ayuntamiento eximir la aplicación de todas o algunas de las condiciones establecidas en los artículos 70 al 75 para las edificaciones e instalaciones de interés público o social. Teniendo en cuenta la capacidad prevista para la instalación (2.400 personas/hora en ambos sentidos) se considera que uno de los aspectos fundamentales a tener en cuenta es la solución de los accesos y aparcamientos, especialmente en la estación inferior. El espacio ocupado por la estación inferior, sus accesos y aparcamientos se definirá como sistema general de transportes en el planeamiento municipal, mediante la oportuna modificación del PGOU. También se prevé un nuevo sistema general viario cuya ejecución supondrá la existencia de un segundo acceso alternativo a la estación inferior desde la carretera A-139, sin necesidad de atravesar el núcleo urbano de Benasque. Con estas previsiones cabría considerar atendida, en cuanto al planteamiento general, la justificación requerida por el Consejo, si bien deberán tenerse en cuenta una serie de cuestiones como que para garantizar el adecuado funcionamiento de la instalación, la obtención del sistema general de transportes por parte del Ayuntamiento, en caso de que el proyecto de telecabina se desarrolle antes que los ámbitos de suelo urbanizable a los que está vinculado, debería realizarse mediante ocupación directa, tal como prevé el artículo 188.b) del TRLUA. Deberán concretarse las soluciones previstas para la dotación de los servicios urbanísticos de la estación y los edificios vinculados a la misma, y deberán contemplarse posibles ampliaciones de ese aparcamiento u otras zonas alternativas o complementarias que permitan cubrir dichas necesidades. Se indican también otras cuestiones además de las urbanísticas, en cuanto a la solicitud de informes ante la CHE, autorización ante el titular del Monte de Utilidad Pública H-30, informe y/o autorización de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural, informe de la Dirección General de Interior y Protección Civil respecto a posibles riesgos, autorización de los organismos o entidades competentes en materia de abastecimiento y evacuación de aguas, suministro de energía eléctrica y cualquier



otro servicio que se prevea, e informe y/o autorización de los titulares, organismos o entidades competentes respecto a los caminos, terrenos e infraestructuras afectadas por el trazado.

- Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal, informa realizando una exposición de antecedentes y resumen descriptivo del proyecto. A continuación, determina los valores ambientales en la zona, como los Hábitats de Interés Comunitario 6510 y 9180, la fauna amenazada como el campeo de quebrantahuesos, chova piquirroja y murciélago pequeño de herradura, y otras especies como buitres, águila real, murciélago enano, y en el barranco Remáscaro la trucha. Indica que la actuación se ubica dentro del PORN del Parque Natural de Posets-Maladeta, concretamente en el llamado "Resto del ámbito", de acuerdo al Decreto 148/2005, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón, y afecta al ámbito del Plan de recuperación del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), conforme al Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón, en áreas críticas para la especie, concretamente a 1.500 m de un punto de nidificación para la misma. Se ubica también a 500 m aproximadamente de un área crítica para el urogallo (*Tetrao urogallus*) regulada por el Decreto 300/2015, de 4 de noviembre, del Gobierno de Aragón. Afecta al ámbito de la Red Natura 2000, concretamente al ZEC "Río Ésera" (código ES2410046), en base al Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, y afecta al Monte de Utilidad Pública "Valle de la Izquierda del Río Ésera" (número 0030), y a la vía pecuaria "Cordel de Liri a La Picada", sobrevolada por la traza. Una vez visto el documento presentado y la información disponible en la Dirección General, se realizan las siguientes consideraciones: el nuevo proyecto de telecabina dará lugar a la reducción del tráfico en la carretera que une Benasque y Cerler, así como el traslado de presión turística y demográfica de Cerler a Benasque, lo que supondrá proteger el emplazamiento más sensible ambientalmente, desplazando el impacto ambiental al fondo del valle, como lugar más antropizado. Los trabajos producirán un daño sobre los Hábitats de Interés Comunitario citados y que en la parte inicial forman parte de la ZEC "Río Ésera". Por ello se deberá minimizar la afección a la flora trabajando únicamente desde la calle a desbrozar o utilizando aquellos accesos que ya están realizados, sin que se deban abrir nuevos. Las zonas afectadas deberán ser balizadas para evitar salirse de ellas. Las playas de materiales y párquines de maquinaria se realizarán fuera de las zonas con vegetación silvestre. En cuanto a las posibles afecciones sobre las aves, y en especial sobre el quebrantahuesos, se deberá realizar un cronograma de obras en el que se descarten los vuelos con helicóptero en los meses de cría de las especies, es decir entre los meses de diciembre y junio, ambos incluidos. Se valora muy positivamente la presencia de salvapájaros en la línea de seguridad, si bien se ha obviado la cadencia de los mismos, que deberá ser de una señal cada 5 m dada la importancia de las especies de aves existentes en el área. Recomienda que el suministro eléctrico sea soterrado o por cable trenzado. Finalmente, se indican las tramitaciones a seguir en las afecciones a los dominios públicos forestal y pecuario.

- Comisión Provincial del Patrimonio Cultural de Huesca informa que Según lo dispuesto en la disposición transitoria octava de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, los Parajes Pintorescos a que se refiere la disposición transitoria de la Ley 15/1975, de 2 de mayo, de Espacios Naturales Protegidos, mientras no sean reclasificados conforme a su disposición final, conservarán la condición de Bienes de Interés Cultural. De conformidad con lo dispuesto en la disposición transitoria primera de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, los bienes de interés cultural ubicados en la Comunidad Autónoma que hubieren sido declarados como tal con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley, pasarán a tener la consideración de bienes de interés cultural o conjuntos de interés cultural. De acuerdo con los artículos 46 y 47 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, hasta la aprobación definitiva del Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico, o instrumento similar, el otorgamiento de licencias precisará resolución favorable del director general responsable de patrimonio cultural, previo informe preceptivo de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural. Finalmente, la Comisión Provincial del Patrimonio Cultural de Huesca, en sesión celebrada el 22 de febrero de 2022, acuerda avanzar criterio favorable a la propuesta, en lo que es materia de la competencia de esta Comisión, prescribiendo la necesidad de presentación de proyecto de ejecución que contemple la restitución de los elementos con valor etnográfico (cercas, muros de banales, etc.), así como prados y arbolado, que se puedan ver afectados por la intervención. Además, dicho proyecto contemplará estudios de impacto visual, sobre el entorno, de los componentes de la instalación situados en ambos extremos, proponiendo medidas correctoras si resultan procedentes (pantallas vegetales, etc.). Las siguientes fases del proyecto, deberán ser remitidas a esta Comisión para su informe preceptivo y autorización cultural previa al otorgamiento de licencia.



- Dirección General de Interior y Protección Civil informa que vista la memoria del estudio de impacto ambiental, en concreto el apartado 15. Vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves o catástrofes, se entienden correctas y oportunas las consideraciones que en el mismo se recogen con las algunas apreciaciones. Con respecto al riesgo de inundaciones se deberán estudiar las posibles afecciones por las avenidas generadas con periodos de retorno de 100 y 500 años, y no sólo las de 10 años. Con respecto al riesgo de incendios forestales, se deberá incluir la afección del proyecto sobre la salud de los visitantes, la provocada por un incendio forestal en las proximidades de la traza del telecabina, que implicase la suspensión del servicio de transporte del telecabina, dejando a los visitantes situados en una estación u otra sin posibilidad de evacuar la zona por sus propios medios. Y finalmente, en relación a los fenómenos meteorológicos adversos, se deberá tener en consideración la posibilidad de que se produzca una parada prolongada del telecabina por razones de seguridad, para a continuación evaluar y cuantificar, para cada situación, los efectos de la meteorología sobre los visitantes que se encuentren en una u otra estación, teniendo en cuenta las personas que no tienen la posibilidad de evacuar por sus propios medios.

- Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos expone los antecedentes del proyecto y define el trazado elegido como rectilíneo y sin ángulos, siendo el mismo que el que se presentó para la solución de instalación anterior, con idénticos puntos de partida y llegada. Se determina que el proyecto afecta al ámbito de aplicación del Plan de recuperación del quebrantahuesos en Aragón, Decreto 45/2003, de 25 de febrero, y al área crítica 3 "Pirineo Oriental" y a la Unidad Reproductora (UR) 29 "Benasque", que posee sectores de nidificación a unos 1.000 m del telecabina. El estudio de impacto ambiental carece de información sobre las áreas de campeo de la UR (que precisan trabajo de campo y marcaje de ejemplares). Esta cuestión impide valorar adecuadamente la afección e impactos que puede causar esta infraestructura sobre el quebrantahuesos. Por otra parte, el estudio de impacto ambiental no plantea alternativas ya sea de no construcción o de su trazado, cuestión que impide poder evaluar y sugerir la alternativa más adecuada. Tampoco plantea en el caso de que se realice el proyecto, qué soluciones y regulación se efectuará con respecto al actual acceso por carretera a Cerler. Por todo ello, se solicita que vistas las deficiencias detectadas, se traslade al promotor la necesidad de completar la información requerida para poder realizar una adecuada evaluación de impacto ambiental. En caso de no subsanarse las deficiencias detectadas se emita una declaración de impacto ambiental (DIA) negativa y la no ejecución del proyecto. Se solicita finalmente que se considere la FCQ parte interesada a los efectos de la notificación del periodo de información pública, y en particular de la DIA y la resolución relativa a la autorización del proyecto, en caso de llevarse a cabo.

Se reciben también las siguientes alegaciones:

- Grupo del Partido Popular del Ayuntamiento de Benasque alega que el proyecto se pretende ubicar en una parcela privada, por lo que solicita que se ubique en terreno municipal ya que el Ayuntamiento dispone de suelo público suficiente para alojar la estación inferior, y solicita se modifique la estación superior en una zona más segura dada la proximidad del barranco de Remáscaro. Se realizan también consideraciones y alegaciones relativas a las soluciones de construcción, de soterramiento de la línea eléctrica atravesada, a la modificación de las velocidades de viento para el cálculo de la instalación por la seguridad de los usuarios, planificar la evacuación en caso de interrupción del servicio por vientos, ubicación del parking, conexión entre núcleos vista la longitud de la llegada a 1.000 m del núcleo de Cerler por lo que parece que se va a dar únicamente servicio a los usuarios de la estación de esquí de Cerler, horarios amplios de funcionamiento y durante todo el año, medio mecánico de conexión con la estación de esquí, y nuevos accesos a la estación de salida.

- Fomento y Desarrollo del Valle de Benasque, SA, alega por su interés legítimo por ser titular de las concesiones de ocupación para uso privativo del dominio público forestal sobre el que se extiende el dominio esquiable de la Estación de esquí de Cerler, y es la entidad que gestiona y explota la citada Estación de Esquí y Montaña, resulta incuestionable su condición de interesado al tener el proyecto como finalidad principal el transporte de esquiadores a la base de la Estación de esquí de Cerler. Analizada la documentación, se observa la concurrencia de algunas cuestiones expuestas en escrito de junio de 2021 en referencia a la ausencia de un estudio de viabilidad en el que se valoren, desde una perspectiva unitaria y global, los costes y las consecuencias socio-económicas de la instalación de un remonte mecánico que conecte la localidad de Benasque con el núcleo de Cerler, en el que se encuentra la estación de esquí, y la viabilidad futura de su explotación y mantenimiento. Se incluyen alegaciones técnicas indicando una serie de imprecisiones sobre la línea según los planos y coordenadas. Indica también que son mejorables a los efectos de optimizar costes de cara a su futuro mantenimiento en cuanto a mejora de acceso al frente de nieve mediante



nueva pasarela peatonal para evitar rodeo, línea de comunicaciones con una línea de seguridad que tenga fibra óptica para garantizar la comunicación entre las dos estaciones y que tenga además 12 pares de sobra para otras comunicaciones y zona motriz (Cerler). No se contemplan en proyecto servidumbres de paso por fincas privadas para acceder a los apoyos para las revisiones. Entiende que resulta necesaria una planificación de la futura ordenación de espacios y urbanización de la zona para integrarlo adecuadamente a las instalaciones actuales o futuras de Aramón Cerler, advirtiéndose en este sentido una escasa planificación e integración. El edificio de la estación motriz del telecable es insuficiente, ya que tampoco prevé espacios destinados al mantenimiento, siendo al menos necesarios dos de unos 40 m² cada uno, y aseos. El edificio inferior de retorno también es insuficiente. El proyecto tampoco contempla la ejecución de proyectos complementarios de líneas de distribución y suministro eléctrico necesario para la instalación de los remotes. El proyecto carece de un estudio geotécnico que avale la futura ejecución material del proyecto, conforme a la propuesta sometida a información pública, sobre todo en la zona de la estación motriz dado que se trata de una zona geológicamente inestable, cuyas características e inestabilidad pueden observarse a simple vista. Finalmente, se incluyen otras cuestiones en cuanto que la potencia eléctrica, que se considera insuficiente, sobre la ausencia de análisis de la viabilidad económica de la explotación, errores en la documentación, y condiciones técnicas de la infraestructura mejorables para optimizar el coste futuro de mantenimiento de la instalación, lo que podrá comprobarse con el estudio de viabilidad de la explotación y mantenimiento de la infraestructura que procede realizar.

- Bideford Develops, SL alega que el Plan General de Ordenación Urbana de Benasque establece, en su artículo 76 que deberá revisarse cuando se superen los 2.000 habitantes censados o la superficie ordenada por Planes Parciales sobrepase las 80 hectáreas. Así se ha puesto de manifiesto en el informe del Consejo Provincial de Urbanismo 2021/9. El alegante indica al Ayuntamiento la necesidad de revisar el planeamiento General vigente, considerando no sólo la superación de los límites criterios objetivos establecidos en las propias NNSS, sino la evidente obsolescencia del propio planeamiento. Entiende que proceder a sucesivas modificaciones puntuales del PGOU puede suponer un fraude de Ley, dada la necesidad del Ayuntamiento de revisar el PGOU. La estructura viaria prevista en un planeamiento redactado hace cuarenta años es, en parte, inadecuada a las necesidades actuales. Máxime si tenemos en cuenta que de lo que se trata, en este momento, es de proyectar un telecable, al que se pretende acceder con el viario que se proyectó en el pasado. No tiene explicación lógica pretender ejecutar el telecable, si antes no se ha revisado el viario del municipio modificando el PGOU. Respecto del proyecto actual, se insiste en la misma ubicación de la estación de salida, sin que se considere adecuada y se echa en falta el análisis de otras propuestas que, siendo viables, mejoran sustancialmente la propuesta del proyecto. Instalar un telecable que conecte Benasque con Cerler, trata de evitar el problema de movilidad de la carretera que conecta ambos núcleos. Pero, no se trata sólo de evitar un problema, se trata de, en la medida de lo posible, de no generar otro. Realiza una propuesta de solución como por ejemplo la ubicación de la estación de salida a la entrada del municipio, en la margen izquierda del río Ésera, con el fin de evitar aglomeraciones de tráfico en el centro del núcleo, y la red viaria que se propone es más adecuada para soportar el tráfico que se genera, dando entrada a la instalación por el puente a construir en el área de ensanche 2 y utilizar como salida alternativa el puente del área fluvial 1. Propone también la creación de una nueva pista de esquí hasta unos 200 m de la propuesta de salida de la telecable.

- Asociación La Gargallosa, expone que no se analizan alternativas de trazado ni de los posibles accesos a la estación base impidiendo poder evaluar y sugerir la alternativa más adecuada, planteando otra alternativa con salida en Castejón de Sos. No se entiende la elección de una solución monocable cuando la solución anterior, tricable, conlleva un menor número de apoyos y la no necesidad de cortas bajo cable. No se han valorado correctamente los impactos en cuanto a los riesgos geológicos ni en cuanto al consumo de energía y por nuevos accesos y aparcamientos. En cuanto a la posición de llegada, no parece lógico desembarcar en una zona inestable con riesgo hidrogeológico en las márgenes del torrente del Remáscar y quizás debería ser más ambicioso desembarcar en el campo de nieve de la estación de esquí.

- Asociación de Vecinos y Amigos de Cerler, Pico Sarllé, alega sobre el incumplimiento de las normas de evaluación ambiental por proximidad al núcleo de Cerler, afección a vías pecuarias y actividad hidráulica de dominio público y privado, masas de agua superficiales y subterráneas que puedan verse afectadas, movimientos de tierras, y otros aspectos del estudio de impacto ambiental en cuanto a afecciones sobre los valores naturales del medio directos e indirectos por actuaciones auxiliares. Se determinan inadmisibles condiciones de



solvencia técnica y económica, e incumplimiento de la responsabilidad medioambiental. Por otra parte, la justificación del proyecto reflejada en el estudio ambiental no tiene entidad suficiente, tanto desde el punto de vista de acceso a la estación, ya que consta de una carretera, como desde el punto de vista medioambiental. Se indica el inadmisibles resultado de alternativas y alternativa cero, al no plantearse alternativas reales de no construcción o trazado ni se analiza el coste económico, de inversión y mantenimiento anual del telecabina por lo que no se puede comparar el coste ambiental en relación a una alternativa como reformar la carretera o implementar un servicio público de transporte ecológico. También se indica la inadmisibles comparación con las emisiones de vehículos de combustión, y la inadmisibles comparación con las mediciones de viento. Tampoco se valora el incremento de emisiones en entorno del aparcamiento de la nueva instalación. El estudio de impacto ambiental no incluye el cálculo del consumo energético del telecabina ni tiene en cuenta futuras vías de acceso como la ampliación de la estación de esquí hacia Castanesa con acceso desde el término municipal de Montanuy lo que debería reducir el tráfico en el acceso por Cerler. No se ha llevado a cabo un estudio de afección paisajística, y se solicita la inadmisibilidad del proyecto por afectar a la Red Natura 2000. Existen también contradicciones en la fase de construcción y explotación y el proyecto presenta incompatibilidad con el desarrollo social sostenible y la economía local. Solicita finalmente que vistas las deficiencias, se traslade al promotor la necesidad de completar la información requerida o en su caso se emita una declaración de impacto ambiental negativa y la no ejecución del proyecto.

- Alegación particular por la que se solicita al órgano sustantivo que debido a que el estudio de impacto ambiental presentado no reúne las condiciones de calidad suficientes, no lo tome en consideración hasta que la documentación esté completa, y si bien ha mejorado en relación al documento inadmitido a trámite, todavía adolece de graves lagunas que lo hacen inoperativo para el análisis. Las carencias hacen referencia a que no se presentan alternativas al trazado o al medio de transporte empleado, no hay estudios de viabilidad económica, o de rentabilidad y equilibrio social, no está previsto el acceso ni el parking, no se da cumplimiento al Plan de recuperación del quebrantahuesos, no hay estudio de ruidos, no se inserta bien en la estación de esquí existente, y según el proyecto, se comenta que el trazado tiene la salida en una zona inundable, atraviesa una zona con riesgo de incendio y otra de susceptibilidad alta por vientos. El resumen de alegaciones incluye los posibles incumplimientos del estudio de impacto ambiental en referencia a la Ley 11/2014, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, al Decreto 45/2003, de 25 de febrero, sobre el régimen de protección para el quebrantahuesos, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en sus artículos 3.b y 12, el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, por el que se aprueban las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés, en sus artículos 39, 55 c) III y IV, el 83 y el 84, sin plantear otras alternativas, e incumple la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón en su artículo 4. b). Incorpora un listado de informes y consultas para subsanar carencias observadas. Finalmente, solicita que el órgano ambiental resuelva la inadmisión o bien una declaración desfavorable. Se indica que con propuestas participativas de análisis se encontrarán más ideas y el equilibrio entre beneficios sociales y particulares y medioambientales y financiación no se ha encontrado todavía por lo que se debe seguir buscando. Se propone también una solución alternativa a la estación de salida, más alejada del núcleo de Benasque. Junto al escrito de alegaciones se adjunta un documento en el que se amplían y argumentan las alegaciones realizadas.

- Alegación particular realiza consideraciones al estudio de impacto ambiental presentado respecto a la alternativa 0 y alternativas de diseño en cuanto no se cuantifican los atascos ni se ha considerado un Plan para evacuar a usuarios en caso de no poder bajar por la telecabina. Señala contradicciones e imprecisiones en algunos apartados del medio como pueda ser en la descripción de la climatología, geología, geomorfología, medio hídrico, riesgo por vientos, paisaje sin hacer referencia a los mapas del paisaje de Aragón. Se hace referencia a falta de estudios de la evolución del turismo, a la justificación de la solución adoptada, a la descripción del proyecto, entre otros aspectos. No se incluye tampoco un Plan de explotación ni un Plan de viabilidad, falta de datos de viento en explotación, de las zonas de aparcamiento, accesos, ni se ha realizado aviso a los propietarios de los terrenos. Tampoco se dice nada de otras instalaciones relacionadas con la telecabina y de usos terciarios.

- Particular alega que es propietaria de dos fincas que son sobrevoladas por el proyecto, y en caso de que deba existir una vía de 15 m de ancho debajo del cable, implicaría la demolición de algunas edificaciones, frutales y pasaría a menos de 5 m de la vivienda. Alega también a las afecciones sobre la fauna y la vegetación por zonas con senderos de uso recreativo, y al impacto por ruido de la telecabina no resultando creíble que no sea audible, además de afecciones por la construcción de la estación motriz a escasos metros de viviendas, y el



emplazamiento del aparcamiento no está explicitado en el proyecto. Indica también la afectación al quebrantahuesos por la cercanía a una zona de nidificación. Concluye que el proyecto actual sigue incumpliendo la legislación de ordenación del territorio aragonés relativa a la protección ambiental; los impactos serían negativos, permanentes, acumulativos, irrecuperables, irreversibles y continuos; la zona de expansión del municipio se vería seriamente afectada y condicionada por la trayectoria del cable; una parte de la vivienda está dentro del área de influencia de la telecabina, por lo que solicita se estudien otras alternativas; y las instalaciones incumple la legislación vigente sobre el ruido. Solicita que el proyecto contemple otras posibilidades más adecuadas con el medio ambiente, la avifauna, y el paisaje de montaña y sus habitantes.

El promotor en febrero de 2022 redacta documento de respuesta a las alegaciones presentadas. En lo relativo a la alternativa 0 y otras alternativas, se responde que no es el objetivo del estudio de impacto ambiental proponer nuevas formas de transporte o mejoras en las existentes, solamente evaluar el proyecto presentado. Tampoco es preceptivo de un estudio de impacto ambiental modificar las condiciones de un proyecto básico sino evaluar su afectación al entorno. El estudio de impacto ambiental no supone un estudio de movilidad completo, evalúa las afecciones en el medioambiente de un proyecto definido. Considera que las emisiones aún en el caso de electrificación total del parque móvil serán menores ya que la eficiencia de un transporte colectivo es siempre mayor que la del vehículo individual. El estudio de impacto ambiental evalúa las afecciones en el medioambiente de un proyecto definido, y de todos modos, el Ayuntamiento dispone de un estudio de movilidad que analiza el flujo de vehículos y su distribución horaria y estacional, por lo que en base al mismo y a otros documentos se ha optado por impulsar la telecabina. Las telecabinas de acceso peatonal (100% subida y bajada) son frecuentes y tienen como denominador común la necesidad de establecer un Plan de evacuación alternativo en caso de interrupción de las operaciones. La telecabina dispondrá del Plan en el momento de su puesta en marcha. El estudio del viento es el centro de la viabilidad técnica de la instalación, se han analizado en el proyecto los últimos 10 años de viento (Datos AEMET) y se disponen datos de otros 10 años anteriores que corroboran los resultados obtenidos. Se indica que “es imposible que Benasque tenga entre 45 y 50 días con velocidades medias del viento de más de 55 km/h”. Los datos proceden de la estación meteorológica 9838B y han sido proporcionados por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente. Sobre otras cuestiones, se indica que se resolverán mediante los documentos: Estudio de viabilidad Socio-Económica (en elaboración), Modificación y aprobación del PGOU de Benasque (en elaboración), y Pliegos de licitación para las obras y explotación de Telecabina. (en elaboración). Respecto de la instalación de algún medio de transporte (cinta) desde la cabina hasta el pie de pistas no se ha planteado dentro del presente proyecto, pero no se descarta su ejecución, si bien en principio se entiende que la estación tendrá que hacerse cargo de su instalación.

Respecto al quebrantahuesos, la zona de afección del proyecto está incluida dentro del área de campeo de la Unidad Reproductora 29 que posee sectores de nidificación a unos 1000 m de la zona final del telecabina. También estaría incluida la mayor parte de la zona de influencia de la estación de esquí de Cerler, con sus 20 remontes entre telesquís, telesillas y cintas, que se localizarían entre las cotas 1500 y 2728 m de altitud. La mayor afección o impacto ambiental que puede ocasionar la infraestructura proyectada es el riesgo de impacto contra la instalación. Según datos disponibles, no se tiene constancia hasta la fecha de que haya existido accidente alguno en las instalaciones de remontes de la estación de Cerler. No obstante, si el Órgano ambiental lo considera oportuno, antes del inicio de las obras y durante las mismas, se debería recopilar toda la información actualizada de la unidad reproductora 29 y si es preciso realizar un seguimiento de campo.

La distancia con los edificios de viviendas más próximos al trazado de la telecabina con la estación de llegada es de 35 m y la estación se sitúa a más de 150 m de los mismos, esto sumado a que dicha estación no contiene ninguna maquinaria conlleva que la afectación será mínima, de hecho, es una de las razones de haber seleccionado esta ubicación. El impacto visual es innegable en cualquier instalación, pero por la tipología y conveniencia, se estima más adecuado que otras opciones, y por ejemplo los sistemas de telecabinas bicable tienen un ancho de vía mayor y por tanto mayor anchura de su traza e impacto paisajístico. La emisión de ruidos por parte de los trenes de poleas en las instalaciones de última generación es prácticamente nula, esto unido a que se trata de un transporte 100% eléctrico que puede ser alimentado con fuentes completamente renovables. No es objeto del estudio de impacto ambiental establecer costes de operación, mantenimiento u otras consideraciones de carácter económico. Las alternativas en forma de autobuses se han descartado por el propio ayuntamiento desde un inicio porque la capacidad necesaria para equiparar la capacidad de trans-



porte del telecable se cuenta por decenas de vehículos y los costes asociados (cocheras, conductores, mantenimiento, energía necesaria, coste inicial de compra de los vehículos, etc.) son sensiblemente superiores al coste total del sistema planteado. El impacto es mucho menor que la que produciría una carretera o la construcción de edificaciones, ya que mejora la calidad del aire en el valle, impulsa el desarrollo sostenible de la economía de la zona y está alineado con los objetivos del Plan de recuperación Next Generation EU en varias líneas como son: La movilidad y energías renovables, la digitalización, y el turismo. La instalación del sistema tricable se desechó en su momento por su elevado precio. La opción de pasar el barranco de Remáscaro y llegar a la estación de esquí ha tenido que ser desechada por el poco espacio que queda para la instalación.

El desbroce del trazado hace referencia a arbolado en altura y no al denominado monte bajo, el cual se deberá fomentar por motivos medioambientales y para garantizar la estabilidad del terreno. Las zonas afectadas serán efectivamente repobladas de árboles y resembradas y sobre dichas labores se realizará un seguimiento del proceso.

En el proyecto de la telecable se tiene en cuenta la integración de los sistemas con el paisaje urbano como indica el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueban las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés. Supone una evidente mejora de las infraestructuras y equipamientos de los núcleos próximos a las estaciones de esquí por lo que no hay incumplimiento alguno de este Decreto. En cuanto a la cuestión de protección de conjuntos urbanos de interés (artículo 83 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural de Aragón) señalar al respecto que Benasque ya aprobó un Plan Especial de Reforma Interior que recoge las medidas de protección patrimonial correspondientes.

Respecto de construcciones existentes, se indica que no será necesaria ninguna demolición en la propiedad, y solo podrían exigirse retiradas de árboles de gran tamaño si afectan al recorrido. Respecto del ruido, se indica que la estación motriz albergará presumiblemente todos sus accionamientos bajo tierra por lo que no será audible. El ruido del paso de cables y cabinas por las poleas se ha reducido considerablemente en las últimas décadas por las mejoras tecnológicas de las instalaciones, no existen ya los típicos ruidos de giro, desequilibrado de poleas o rozamiento de bandajes que hacen las instalaciones antiguas.

La estación de salida de la telecable se encuentra en una pradera con nula posibilidad de deslizamientos de tierra y la estación de llegada se ha alterado para alejarla de la zona inestable acortando el trazado total de la telecable. Concretamente, la ubicación de la estación superior se ha alejado de la zona del barranco y en el proyecto de construcción se implementará un estudio geotécnico que definirá las condiciones del terreno y las necesidades estructurales para garantizar la estabilidad y seguridad de la instalación. La construcción de la instalación no necesitará de realizar dichas pistas ya que la excavación se realizará con máquinas tipo araña que accederán por el trazado y el transporte y montaje del material y pilonas se realizará con helicóptero, para mantenimiento se estima que el acceso a cada torre se realice desde la cesta de mantenimiento como es habitual y en las bases solo deberá contarse con un sendero para la evacuación, no será necesario disponer de pistas para vehículos.

Con fecha 16 de marzo de 2022, se recibe en el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) la documentación relativa al expediente de evaluación de impacto ambiental ordinaria del Proyecto de Telecable monocable entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque, una vez efectuado el trámite de información pública y de consulta a las administraciones públicas, según lo establecido en el punto 1 del artículo 32 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón. De esta manera, se procede a la apertura del expediente INAGA 500201/01A/2022/02650 y se notifica su inicio al Ayuntamiento de Benasque en calidad de promotor y de órgano sustantivo.

Vista la documentación aportada relativa al estudio de impacto ambiental y la obrante en expediente, habiéndose observado determinadas deficiencias en su contenido que impiden la adecuada valoración ambiental del proyecto, de conformidad con el procedimiento administrativo de evaluación de impacto ambiental ordinaria según el artículo 32, punto 3 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, y el artículo 40, punto 3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, el 11 de abril de 2022 se notifica al promotor requerimiento de documentación del INAGA, solicitando las respuestas a los informes recibidos en el trámite de consultas, redefinición del análisis de alternativas, valoración de impactos sinérgicos y acumulativos, y referencias cartográficas. Los estudios de viabilidad y económicos del proyecto no quedan dentro del contenido exigible en el estudio de impacto ambiental conforme a lo señalado en la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de



Aragón, y en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre.

El 10 de mayo de 2022, se registra de entrada en el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental la respuesta al requerimiento realizado, aportando el promotor el documento de ampliación de información de respuestas al requerimiento fechado en mayo de 2022.

En la documentación aportada se responde a la Dirección General de Interior y Protección Civil, indicando que la estación de salida de la telecabina caería dentro de la banda de inundación correspondiente a un periodo de retorno de 10 años, por lo que el riesgo podría calificarse de muy alto. En esta figura también se incluyen las bandas de inundación correspondientes a periodos de retorno de 100 y 500 años, que como es lógico también afectan a la estación de salida. De estos datos se desprende que la zona es inundable según el criterio del Real Decreto 9/2008, de 11 de enero, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, ya que se encuentra afectado por la banda de inundación correspondiente al periodo de retorno de 500 años. En cuanto a la afección de la zona por el flujo preferente (Real Decreto 9/2008, de 11 de enero), definido para la avenida de un periodo de retorno de 100 años, siempre que se cumpla que el calado sea superior a 1 m o la velocidad del flujo mayor de 1 m/s o que el producto de estas dos variables sea superior a 0,5 m²/s, aunque no se dispone de datos concretos, se puede inferir que la zona de la estación de salida estaría dentro de esta zona. Con respecto a los incendios forestales, estará incluido en el reglamento de explotación un protocolo de actuación en caso de un incendio forestal en las proximidades de la traza de la telecabina. Por otra parte, el reglamento de explotación establecerá un protocolo de previsión de fenómenos meteorológicos incompatibles con el funcionamiento de la telecabina, básicamente el viento por encima de una determinada velocidad. Para efectuar el traslado por carretera se hará uso de los vehículos propios de la instalación o mediante algún convenio con Protección Civil, Ayuntamiento de Benasque, Guardia Civil o servicios de transporte locales. El operativo se mantendrá hasta que se pueda restablecer el funcionamiento de la cabina.

A la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal se responde que efectivamente, la presión turística se trasladará, sobre todo en lo concerniente al tráfico de vehículos y el impacto en forma de ruidos y emisiones que producen. Se tendrán en consideración las medidas propuestas de minimización de afecciones sobre los Hábitats de Interés Comunitario en el proyecto y ejecución del mismo. Está prevista la realización del cronograma de ejecución de obras en el que se descarten los vuelos con helicóptero en los meses de cría de las especies, es decir entre los meses de diciembre y junio, ambos incluidos. Se dejará constancia en la planificación de los trabajos la imposibilidad de realizar vuelos con helicóptero en el periodo citado. Las acometidas de suministro eléctrico tanto en la estación superior como en la inferior se realizarán por vía subterránea no habiendo en principio afección a las aves. Para la construcción de la telecabina y según la Ley de Montes, se solicitarán las correspondientes autorizaciones de ocupación, uso privativo y servidumbres de paso que sean necesarias y por tanto se deberá cumplir con todas las condiciones de ejecución y compensación aplicables por ley, y se contará con las autorizaciones necesarias respecto a las vías pecuarias y se evitará la afección al tránsito ganadero o daño ambiental.

Con fecha de registro de salida del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental de 31 de octubre de 2022, y de acuerdo con el artículo 40.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, relativo al análisis técnico del expediente se solicita desde el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental a la Confederación Hidrográfica del Ebro que, a la mayor brevedad, se remita al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental informe relativo al riesgo de inundaciones respecto al río Ésera y barranco de Remáscaro junto con informe de afecciones al medio hídrico del Proyecto de Telecabina monocable entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca).

Con fecha de registro de entrada del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental de 17 de noviembre de 2022, el Ayuntamiento de Benasque remite informe de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

- Confederación Hidrográfica del Ebro informe que con fecha 7 de mayo de 2021, por parte del Ayuntamiento de Benasque, tuvo entrada una solicitud de informe en la fase de información pública del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del Proyecto de telecabina monocable entre Benasque y Cerler, termino municipal de Benasque (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque. El 27 de diciembre de 2021 de fecha de registro de salida de esta Confederación, se emitió informe al respecto por parte de esta Área de Gestión Medioambiental. Con fecha de registro de entrada en este Organismo 12 de enero de 2022 se recibe nueva solicitud de informe por parte del Ayuntamiento de Benasque, indicando que, dado que el INAGA, en Resolución de fecha 8 de noviembre de 2021, resolvió inadmitir



a trámite la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del Proyecto, se procedió a redactar un nuevo estudio de impacto ambiental (fechado en diciembre de 2021) del Proyecto Básico de telecabina monocable entre Benasque y Cerler. Asimismo, en fecha 2 de noviembre de 2022 se ha recibido una entrada en esta Confederación por parte del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental en relación al proyecto referenciado, en el que se solicita informe relativo al riesgo de inundaciones respecto al río Ésera y el barranco de Remáscaro junto con informe de afecciones al medio hídrico del Proyecto de Telecabina monocable entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca).

Tras analizar el nuevo estudio de impacto ambiental aportado (diciembre 2021), la Confederación Hidrográfica del Ebro indica que no se observan diferencias en cuanto a la actuación proyectada y a las afecciones al medio hídrico competencia de ese Organismo de cuenca respecto a lo previsto en el estudio de impacto ambiental (febrero 2021), por lo que se mantiene lo establecido en el informe emitido por esta Área de Gestión Medioambiental de este Organismo de fecha de registro de salida 27 de diciembre de 2021 (2021-GM-422).

En el informe anteriormente referenciado, la Confederación Hidrográfica del Ebro informa realizando una breve descripción del proyecto. A continuación, realiza una serie de consideraciones sobre las afecciones del proyecto al medio hídrico. Respecto a la hidrología superficial precisa que la zona en la que se prevé la instalación de la telecabina corresponde a dos cuencas vertiente. La estación inferior de Benasque y parte de la telecabina corresponde a la cuenca del río Ésera desde el río Estós hasta el río Barbaruens, la central de Seira y las tomas para la central de Campo (código ES091768), y la estación superior de Cerler y parte del teleférico corresponde a la cuenca del río Remáscaro desde su nacimiento hasta su desembocadura en el río Ésera (código ES091769). Además, la telecabina sobrevuela dos barrancos, el barranco Fondo y el barranco Alto. Los barrancos mencionados vierten sus aguas en el río Ésera. La actuación proyectada se localiza en la zona de afección de dichos cauces. Respecto a la hidrología subterránea, indica que la zona objeto de estudio se incluye en la masa de agua subterránea ES091034 "Macizo axial pirenaico". Incluye un análisis de vulnerabilidad ante riesgos de accidentes graves o catástrofes, atendiendo a la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI) en la Demarcación Hidrográfica del Ebro, disponible dentro del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), en cumplimiento del artículo 7 del Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación, que trasponer la Directiva 2007/60/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, puede observarse que el tramo del río Ésera que discurre por la zona en estudio NO se encuentra incluido en el ámbito de las Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIs). Sin embargo, se clasifica con un Riesgo A2. Alto Importante. El barranco Remáscaro presenta un Riesgo A3. Alto menos importante. Para los barrancos Fondo y Alto no hay disponible cartografía elaborada por el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI). Se comprueba que el emplazamiento de la estación inferior en Benasque se encuentra dentro de la zona de flujo preferente del río Ésera y afectado por las láminas de inundación para periodos de retorno de 10, 100 y 500 años.

Finalmente, concluye que desde el punto de vista medioambiental y en relación a las potenciales afecciones al medio hídrico, en la documentación analizada del proyecto "Telecabina monocable entre Benasque y Cerler en T.M. Benasque (Huesca)" se contemplan las medidas preventivas y correctoras minimizadoras de la significación de las mismas junto con el Plan de Vigilancia Ambiental, por lo que, en líneas generales, se considera adecuado el estudio de impacto ambiental, a salvo del cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras recogidas en el mismo y de que se lleven a cabo todas aquellas medidas necesarias tendentes a minimizar la significación de la posible afección de la actuación proyectada sobre el medio hídrico en la zona de actuación, garantizando asimismo que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona y asegurando en todo momento la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Asimismo, deberán extremarse las precauciones durante la fase de obras para evitar la afección a los cursos de agua de la zona, especialmente al barranco Remáscaro, así como a su vegetación y fauna asociada, garantizando una incidencia mínima durante la fase de construcción, adaptando las soluciones de construcción a fin de minimizar sus dimensiones, su ocupación y la correspondiente pérdida del hábitat afectado y asegurar la permeabilidad de la obra, sin afectar al régimen de las corrientes y sin que la actuación proyectada suponga un incremento de la inundabilidad de la zona. Del mismo modo, se planificarán los trabajos de manera que se proceda a la restauración de los terrenos afectados permitiendo el drenaje adecuado de las aguas. Igualmente, el promotor deberá analizar los riesgos y adoptar las medidas de protección necesarias con arreglo a lo previsto en la legislación de protección civil al efecto.



2. Ubicación y descripción del proyecto.

El objeto del proyecto es la definición de las obras y el diseño de las instalaciones necesarias para la construcción y funcionamiento de una telecabina monocable que comunique Benasque con Cerler. Este proyecto surge como alternativa a la carretera A-139, descongestionaría el tráfico de la misma e incluso permitiría limitar su uso, evitándose los graves problemas que existen de acceso a Cerler y a la estación de esquí los días de climatología adversa y los días de fuerte afluencia de esquiadores. Se espera un flujo de viajeros de 2.400 personas/hora, con 68 cabinas en línea, siendo la velocidad de marcha variable hasta un máximo de 6,0 m/s. Se calcula que el tiempo de viaje a la velocidad máxima será de 5 minutos y 47 segundos.

El trazado propuesto para el cable de la telecabina tendrá un desnivel de 370,37 m entre las cotas 1.135,23 m y 1.504,84 m y una longitud horizontal de 2.011 m, así como una longitud desarrollada de 2.084 m. La línea dispondrá de un total de quince pilonas intermedias con balancines de poleas para permitir el rodamiento del cable tractor, además de las estaciones superior e inferior y de otras construcciones auxiliares. La estación inferior o base estará ubicada en la zona denominada "Los Escuadros", en Benasque, en el punto de coordenadas UTM ETRS89 30T 789.190/4.722.746 (Huso 31T en 296.982/4.719.691), y la estación superior se ubicará junto a la zona del Parking del Molino en Cerler en coordenadas 30T UTM ETRS89 790.377/4.721.082 (Huso 31T en 298.047/4.717.947). El proyecto afecta a un total de 33 parcelas del catastro de rústica de Benasque.

La instalación tiene un emplazamiento permanente y una ocupación del suelo distinta a la que tenía previamente al proyecto (bosque y praderas). No obstante, en las zonas de las pilonas, la ocupación en superficie es pequeña aunque sí que requiere la eliminación adicional de vegetación alta por seguridad en una cierta área a los lados de la línea. El área ocupada por todas las construcciones es aproximadamente de 1.713 m². Los volúmenes de cimentaciones estimados son los siguientes: Estaciones de 130 m³, Pilonas de 18 m³, Casetas de control de 5 m³, y Garaje de 60 m³.

La estación inferior estará situada al sureste del pueblo de Benasque ocupando una superficie prevista de 450 m² aproximadamente (contando con zonas de acceso, embarque y desembarque) y la estación superior y garaje de vehículos estará situada junto al parking de la estación de esquí de Cerler con una superficie prevista de 1.150 m² aproximadamente (contando también con zonas de acceso, embarque y desembarque). Se instalará también un cuarto de control de estación superior de superficie aproximada de 36 m², un cuarto de control de estación inferior de superficie aproximada de 36 m², 15 pilonas intermedias de sección tubular galvanizada y equipadas con balancines de poleas para el cable tractor de superficie aproximada 1 m² cada una en su base y un ancho de vía de 6,4 m. Además, por normativa de teleféricos, se habilitará también una zona en torno a la longitud del trazado de, al menos, 11 m de ancho y libre de árboles con objeto de garantizar la seguridad de la instalación y el rescate de los usuarios en caso necesario. En total será necesaria la limpieza debajo de la línea en un ancho total de 15 m y en toda su longitud. El grosor del cable portante será de 50 mm y del cable de seguridad de 10 mm. Se instalarán a lo largo de esta línea de seguridad marcadores salvapájaros tipo espiral o tiras de neopreno. El proyecto no especifica la distancia entre ellas. Asimismo, se instalarán dispositivos disuasorios de la nidificación.

Las cimentaciones de línea serán de tipo aisladas para cada apoyo, realizando previamente un desbroce local, seguido de la excavación, el hormigonado (utilizando helicóptero y cangilón), y finalmente el relleno con terreno procedente de la excavación. Las estaciones se cimentarán de manera similar empleando un sistema de hormigonado convencional dada su accesibilidad. Se empleará en el proceso una retroexcavadora tipo araña, que puede acceder a zonas remotas sin ocasionar graves daños al entorno. Adicionalmente se realizarán labores de tala de árboles a lo largo de la línea de la telecabina con una anchura de 15 m. No será necesario la eliminación del monte bajo. En la estación motriz, la cimentación suele ser en forma de zapata corrida y subterránea y sobre ella se anclan los dos pies de apoyo, el primero de ellos suele ser de hormigón, y el segundo de metal. Sobre dichos pies se apoya la estructura principal o chasis de la estación. La línea se compone de pilonas, trenes de poleas, cable tractor-portador, vehículos, y línea eléctrica de seguridad. En la estación de reenvío, y al igual que la estación motriz, se compone de un pie de sustentación que puede ser de hormigón o metálico, si es de hormigón se une mediante las armaduras a la cimentación y si es metálico la unión se realiza a través de pernos de anclaje. Concretamente, la perforación del suelo para las pilonas será mediante excavadora tipo araña y el hormigonado y montaje se realizará mediante helicóptero.

Posteriormente se llevará a cabo el montaje de todas las infraestructuras: pilonas, estaciones, edificios auxiliares y el garaje de vehículos y los propios vehículos. Por úl-



timo, se realizarán otros trabajos como las conexiones eléctricas he hidráulicas, el tendido del cable del telecabina, trabajos de regulación, acabados y finalmente, pruebas de rodaje y de carga.

La obra civil necesaria para la construcción de estas infraestructuras se llevará a cabo teniendo en cuenta las condiciones del terreno y del entorno. Se utilizarán medios aéreos cuando no sea posible el acceso por vía terrestre (para el transporte de algunos materiales, por ejemplo) y medios de excavación que puedan acceder a zonas remotas con el menor daño posible al entorno. Además, el trazado del telecabina intersecta una línea de alta tensión que se soterrará en el tramo afectado, entre las pilonas 6 y 7. Se prevé la utilización de accesos existentes a parcelas y otras sendas previamente acondicionadas al paso de maquinaria para acceder a las pilonas más cercanas a Benasque, y la utilización de accesos existentes realizados para otras obras desde Cerler, concretamente desde la zona del cementerio. Como alternativa de acceso puede ser empleada la zona talada a lo largo del trazado. Se habilitarán dos campas, una en cada estación, para acopio y recepción de materiales de obra y de material procedente de los trabajos en la obra para su reutilización en el futuro o posterior gestión como residuo, como parking de maquinaria, para emplazamiento de casetas de obra y otros medios auxiliares para los trabajadores y zona de carga, pre-montaje y descarga para trabajos con helicóptero. También se acondicionarán los accesos necesarios para llegar a las zonas de trabajo.

El suministro de energía eléctrica durante la fase de construcción se llevará a cabo mediante un cuadro de obra en cada estación con potencia suficiente para hacer funcionar las herramientas manuales únicamente. No es necesario realizar ninguna zanja en el terreno a lo largo del recorrido para instalar líneas eléctricas o de comando de las instalaciones ya que las que sean necesarias van aéreas apoyando en las pilona. No será necesario el suministro de electricidad en las pilonas intermedias. El suministro de agua desde Benasque y Cerler será necesario solo en las estaciones siendo este suficiente para la realización de labores auxiliares de la obra, sin que sean necesarios grandes caudales. Las comunicaciones durante la fase de construcción serán mediante walkie-talkie, no necesitándose así la instalación de otros sistemas más complejos.

Una vez montado, el promotor distingue tres épocas claramente diferenciadas: época invernal con la actividad de esquí propiamente dicha; época de no funcionamiento de la estación de esquí, para el uso de vecinos y visitantes que practiquen deportes de montaña; y época de mantenimiento que se realizará en periodos concretos previamente programados donde se prevea baja utilización de la instalación. Las actividades a realizar en la fase de funcionamiento son: revisión periódica (regulaciones hidráulicas, mecánicas, eléctricas,...); actividad del remonte; y mantenimiento.

El suministro eléctrico requerido durante la fase de funcionamiento en la estación motriz será de 560 kW mientras que en la de reenvío será de 10 W, que se obtendrá de las poblaciones cercanas de Benasque y Cerler. El consumo se prevé en 4.560 kWh. Las casetas de control se abastecerán de las estaciones y las pilonas no contarán con suministro eléctrico. Se prevé también que el contrato de la energía se haga con un suministrador que provea de energía de origen renovable.

Se estima que la afluencia de personas será de 2.400 personas a la hora, habiendo variaciones horarias de esta cantidad a lo largo del día. La estación de esquí abre al público de 9:00 h a 17:00 h. Puede preverse que el telecabina por su parte tenga un horario similar y si tenemos en cuenta también que las horas punta de visita son de 8:30 h a 9:30 h y de 16:30 h a 17:30 h según el estudio de movilidad, esta premisa coincide e incluso alarga ese periodo de tiempo.

Respecto a la fase de desmantelamiento, el promotor señala que es difícil predecir la vida útil de este tipo de instalaciones puesto que está condicionada principalmente por la actividad turística de la estación de esquí de Cerler. Desde el punto de vista funcional la vida útil del telecabina no debería ser inferior a 30 años. Las actividades a desarrollar en la fase de desmantelamiento son básicamente las siguientes: desmontaje del cable; desmontaje de las estaciones de salida y llegada, y sus elementos auxiliares; desmontaje de las pilonas y elementos auxiliares; demolición de las cimentaciones de los apoyos hasta al menos 40 cm por debajo de la cota del terreno natural de su entorno; demolición de la cimentación de las estaciones de salida y llegada del telecabina; demolición o reacondicionamiento de los edificios auxiliares de almacenaje y mantenimiento; reacondicionamiento de la superficie del terreno en los distintos apoyos y de las estaciones con aporte de tierra vegetal; y recuperación y restauración ambiental.



3. Alternativas estudiadas.

El análisis de alternativas incluido en el estudio de impacto ambiental se ve complementado con la documentación aportada por el promotor en respuesta al Requerimiento emitido por Instituto Aragonés de Gestión Ambiental el 8 de abril de 2022.

Se incorpora un apartado de redefinición del Análisis de alternativas en el que se realiza una descripción de la situación actual e hipótesis de referencia. desestima la Alternativa 0 debido a que al transporte por carretera también van asociados otros problemas ambientales como el ruido, atropellos de animales que cruzan la carretera, presencia de residuos procedentes de los vehículos, polvo, riesgo de incendio por accidentes de tráfico incrementado por la presencia de vegetación boscosa etc., y se considera que un aumento del tráfico por carretera supondría un aumento de los impactos asociados a éste, no tanto en número sino en magnitud.

Se exponen las opciones para la solución de los problemas de movilidad entre las localidades de Benasque y Cerler, incluyendo alternativas tecnológicas, de emplazamiento y de medio de transporte. Entre las alternativas tecnológicas se incluyen la telecabinas monocable frente a las telecabinas bicable y tricable, siendo mucho menor el coste de la primera, así como la ocupación de suelo, altura de las pylonas, afección al paisaje, y gasto energético.

Entre las alternativas de emplazamiento se han planteado requisitos como una menor distancia entre los puntos de atracción, fácil acceso, distancia a colegios que permita que los escolares puedan subir a las pistas directamente desde el centro, evitar el sobrevuelo de edificaciones y menor distancia hasta la entrada a la estación de esquí. Así, se plantean tres alternativas de trazado que parten de la zona sureste de Benasque, a las afueras de la Villa, y llegan finalmente al parking de la estación de esquí de Cerler, subiendo por una ladera, en parte boscosa, y visible desde el valle. La diferencia entre los trazados es la construcción o no de una o dos estaciones intermedias, que en este caso implicaría un trazado de mayor longitud, lo que supone el aumento del número de pylonas. Por otra parte, los trazados propuestos como Alternativas 2 y 3 supondrían la afección a la población de Cerler, los cuales sobrevolarían la población para pasar de la estación intermedia en Cerler a la de la estación de esquí en el parking del Molino. Este trazado supone la modificación de la percepción paisajística del valle desde Benasque, que se verá modificada por la visión del trazado de la telecabinas.

Respecto a las alternativas de transporte colectivo, se plantea la posibilidad de disponer como Alternativa 1 de un autobús interurbano con motor de combustión interna a gasoil; como Alternativa 2 un autobús interurbano con motor eléctrico; y como Alternativa 3 un medio de transporte por cable. Por el volumen necesario de personas a transportar, se propone una telecabinas monocable, que necesitaría además la instalación de 2 estaciones (superior e inferior), una zona de garaje de vehículos, varios edificios auxiliares y varias pylonas. En términos comparativos, la telecabinas monocable sería capaz de alcanzar capacidades de 2.400 personas a la hora. Para alcanzar la misma capacidad con autobuses interurbanos sería necesaria una flota de al menos 24 autobuses trabajando a la vez, y en el caso de autobuses a gasoil el coste sería muy elevado, y algo menor para el autobús eléctrico, aunque este seguiría teniendo costes de personal, mantenimiento y energía. La telecabinas supone un menor coste en mantenimiento que una flota de vehículos además de un menor coste en personal. Por otra parte, la presencia de una vía alternativa como sería la telecabinas que conecte Benasque con Cerler hace posible que en caso de emergencia exista una vía accesible en cualquier situación y, en caso de congestión de la carretera o estados climáticos que dificulten la circulación.

Tras un análisis basado en criterios de repercusión socioeconómica y funcional, emisiones, ruido, paisaje, fauna, flora, figuras de protección y zonas ambientalmente sensibles y usos del suelo, se considera adecuado optar por la construcción de la telecabinas monocable de Benasque a Cerler de acuerdo al trazado 1, descartándose por tanto también la Alternativa 0, y destacando la alta repercusión en el medio socioeconómico de la zona (mejora de infraestructuras, puestos de trabajo, retribuciones económicas por ocupación de terrenos...) y el nulo impacto en emisiones.

4. Análisis del estudio de impacto ambiental.

Para la evaluación de impacto ambiental el promotor presenta el Proyecto básico de Telecabinas monocable entre Benasque y Cerler, que incluye un estudio geológico preliminar, un estudio de viento, y el Estudio de impacto ambiental del Proyecto de telecabinas monocable entre Benasque y Cerler.

El inventario ambiental incluye referencias al medio físico como la climatología, geología, edafología, hidrología, y al medio biológico como la vegetación, fauna, enclaves naturales y



figuras de protección, paisaje, estudio socioeconómico, territorial y cultural, patrimonio histórico-artístico, y vías pecuarias. Se incluye también un apartado de análisis de riesgos naturales.

En el apartado de identificación de los impactos sobre el medio ambiente se analizan los factores del medio afectados determinando respecto a la hidrología que en fase de obras se puede provocar una alteración en la escorrentía del agua superficial aumentándola y con ello una modificación de las redes naturales de drenaje superficial. Por su parte, el desbroce, los movimientos de tierras, el empleo de maquinaria pesada, la ocupación temporal del suelo, así como la construcción y el montaje de las instalaciones provocarán la desaparición de la cubierta vegetal en la superficie afectada por la construcción de las instalaciones y pilonas. Se aprecian afecciones por desplazamiento de la fauna local, modificación de la calidad visual e incidencias socioeconómicas. En fase de funcionamiento destacan efectos por la alteración del suelo y de la cubierta vegetal, y respecto de la fauna, la actividad de las estaciones ha provocado el desplazamiento estacional o permanente de determinadas especies sensibles que han debido buscar otras zonas más tranquilas, o bien han visto cómo sus hábitats se veían destruidos. Se valora la modificación paisajística durante la fase de funcionamiento, por la presencia de la telecabina. Se concluye que en fase de construcción se prevén impactos severos por el desbroce de terrenos, movimientos de tierras, uso de maquinaria, y construcción y montaje, todos ellos sobre el aire, suelo, flora, fauna y paisaje, y en fase de explotación se consideran como severos los impactos por la presencia y funcionamiento de la infraestructura sobre la fauna y el paisaje. El resto de impactos se consideran moderados o positivos sobre el medio socioeconómico.

Entre las medidas de minimización de los impactos sobre los distintos elementos del medio destacan aquellas relativas a la restauración, una vez finalizadas las obras, de todas aquellas superficies no necesarias para la fase de funcionamiento, tales como acopios, vertederos, instalaciones auxiliares o viales temporales, mediante descompactado y extendido de la tierra vegetal sobrante de otras labores. En los proyectos de revegetación de las superficies alteradas se realizarán plantaciones utilizando como especies forestales las autóctonas utilizando así mismo como complemento especies acompañantes o arbustos de su orla arbustiva. Con el objeto de no interferir en la reproducción de la fauna, se estudiará la posibilidad de planificar el cronograma de las obras para que no coincidan con la época de reproducción. Las zanjas, vaciados de tierras y cualquier elemento por debajo del nivel del suelo susceptible de atrapar fauna vertebrada, contarán con sistemas de escape adecuados mediante elementos específicos o taludes de tierra. Se prevé la instalación a lo largo de la línea de seguridad aérea de marcadores para reducir la colisión (salvapájaros). Respecto del paisaje, se seleccionarán materiales que favorezcan la integración de los mismos en el paisaje de la zona.

Se establece un Programa de Vigilancia Ambiental que consiste en establecer un procedimiento que garantice la correcta ejecución y cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras. Además, y como complemento del objetivo citado, permite la detección y evaluación de impactos de difícil cuantificación durante la etapa preoperacional, e incluso localizar otros que no hubiesen sido previstos inicialmente. Esto permite la elaboración de nuevas medidas correctoras, en el supuesto de que las ya aplicadas resulten insuficientes. El Programa de Vigilancia Ambiental se basa en la selección de determinados parámetros fácilmente cuantificables y representativos del sistema afectado, recogidos en una secuencia temporal que abarque las diferentes fases de ejecución de la obra. Tendrá vigencia a lo largo del periodo de obras y se extenderá durante la fase de funcionamiento a lo largo de un periodo no inferior a 3 años. Este periodo propuesto se adaptará a la declaración de impacto ambiental que emita el órgano ambiental competente.

La evaluación ambiental de repercusiones en espacios de la Red Natura 2000 y tras el análisis de las especies identificadas como elementos clave de conservación, se considera que no se verán comprometidos ninguno de los objetivos de conservación para las especies consideradas esenciales o prioritarias por dichos planes, siempre y cuando se apliquen las medidas contempladas en el estudio de impacto ambiental, así como las que indique el órgano ambiental en la declaración de impacto ambiental. Como consecuencia se indica que, el impacto que producirá el proyecto no es significativo, no afectando a la integridad ni a la coherencia del espacio de la Red Natura 2000.

La valoración de los impactos sinérgicos y acumulativos, dada en respuesta al requerimiento formulado por INAGA, ha tenido en cuenta, además de la línea del telecabina evaluada, los proyectos energéticos existentes o en trámite, infraestructuras de transporte por cable, líneas eléctricas, infraestructuras logísticas o de comunicación (viarias), existentes en la zona y que modifiquen el uso del suelo y puedan tener una afección o impacto sobre alguno de los factores físicos, bióticos o humanos del medio analizados. El trazado de la telecabina



atraviesa oblicuamente una línea eléctrica de media tensión que suministra energía desde Benasque a Cerler. Esta línea tiene un tramo aéreo en el entorno del proyecto y dos tramos subterráneos en el inicio y al final de línea en Cerler. Como conclusión al estudio de sinergias del proyecto y tras haber analizado todos los posibles impactos acumulativos y sinérgicos que pudiera generar, se deduce que dicho proyecto produce un impacto global compatible, por lo que en su conjunto es viable con la consideración de las medidas preventivas y correctoras activadas y la puesta en marcha del Programa de Vigilancia Ambiental. Por otra parte, se indica que el desarrollo del proyecto ayudaría a alcanzar un desarrollo sostenible en referencia a la disminución de emisión de gases de efecto invernadero, tal como propugnan los actuales modelos de lucha contra el cambio climático.

5. Descripción del medio y catalogación del espacio.

El término municipal de Benasque emplazado en la Comarca de la Ribagorza se configura como un municipio de alta montaña definido por el eje del río Ésera y sus tributarios procedentes de valles laterales de régimen pluvio-nival. El valle de Benasque en el entorno del proyecto presenta una morfología con sección en U fruto del modelado glaciar si bien se reconocen también morfologías originadas por una dinámica fluvial y torrencial más modernas. El fondo del valle de Benasque, es la zona que presenta un mayor grado de antropización del medio ya que es ahí donde se concentran, en su mayoría, las principales infraestructuras y núcleos urbanos.

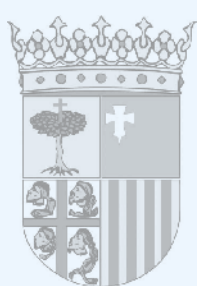
Geológicamente el proyecto se localiza en la zona estructura "Pirineo Axial" con litologías aflorantes con calizas y pizarras devónicas con presencia de materiales cuaternarios de origen glaciar y fluvial formados esencialmente por un conjunto heterométrico de bolos, gravas y arenas de naturaleza granítica fundamentalmente.

La socioeconomía del municipio que cuenta con tres núcleos urbanos, Benasque, Anciles y Cerler con un total de 2.184 habitantes (IAEST 2020), se ha basado tradicionalmente en la ganadería de montaña con una decidida transición en los últimos 40 años al sector turístico, fundamentalmente vinculado al sector de la nieve en invierno, naturaleza y a los deportes de montaña en el resto de la temporada, que constituye la actual vocación de este término municipal. Actualmente es un municipio dedicado principalmente al turismo con el 93,47% de los afiliados a la seguridad social en el sector servicios, más de 4000 plazas turísticas y un 68% de viviendas de carácter secundario.

El valle del Ésera entre Benasque y Cerler presenta frecuentes las masas mixtas de *Fraxinus excelsior*, *Betula celtiberica*, *Quercus petraea*, *Corylus avellana* y *Buxus sempervirens* mezclados con prados de siega que se corresponden con la asociación vegetal inventariada como el Hábitat de Interés Comunitario 6510 "Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)", 6210 "Prados secos semi-naturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (*Festuco-Brometalia*)" y 9180* "Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del Tilio-Acerion" objetivos de conservación del ámbito del LIC "Río Ésera". Son frecuentes las acumulaciones de gravas y cantos no permanentes frecuentemente semicolonizadas por *Salix eleagnos* asociadas a la dinámica fluvial del río Ésera y barranco de Remáscaro. La formación vegetal que se verá más afectada por las obras son los prados de siega que acogerán la parte inicial y final del trazado y una masa boscosa que se atraviesa en la parte media del trazado con una mayor pendiente.

De entre la fauna, destacan en los ambientes húmedos, cabe la posibilidad de la presencia de rana bermeja (*Rana temporaria*), sapo partero común (*Alytes obstetricans*), y salamandra común (*Salamandra salamandra*) catalogada en Aragón como de interés especial). El río Ésera y barranco del Remáscaro, a pesar de las variaciones de caudal que soportan, acogen trucha, barbo culirroyo, y nutria (*Lutra lutra*), catalogada como "sensible a la alteración de su hábitat". De entre las poblaciones de aves presentes en la zona cabe destacar la presencia en todo el entorno de quebrantahuesos, especie incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón como "en peligro de extinción", milano real y urogallo incluidos en ese catálogo como "sensibles a la alteración de su hábitat", alimoche común, chova piquirroja, incluidos como "vulnerable", y otras rapaces como buitre leonado, águila real, ratonero, autillo y cernícalo vulgar. Entre los quirópteros destaca el murciélago pequeño de herradura, y el murciélago enano.

En lo referente al paisaje y según mapa de paisaje a escala comarcal, parte de la actuación se localiza en la Unidad de Paisaje "Benasque" y la parte final en la Unidad de Paisaje "Cerler" con calidad de paisaje de la salida y llegada (áreas de mayor ocupación y visibilidad del proyecto) de 3 sobre una escala de 10, el tramo intermedio de 8; y fragilidad en la salida y llegada de 3 y 2 sobre 5 y en el tramo intermedio 5 sobre 5. Por otro lado, la Unidad de Pai-



saje “Cerler”, en el área de llegada, tiene calidad alta (8 sobre 10) y fragilidad media baja (2 sobre 5). La aptitud es alta salvo en el tramo intermedio del recorrido que es “muy baja”.

Aspectos singulares.

- Ámbito del Decreto 148/2005, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural de Posets-Maladeta y su Área de Influencia Socioeconómica, modificado por el Decreto 1/2006, de 10 de enero, del Gobierno de Aragón, en Zona: Resto del ámbito del PORN.

- El primer tercio del recorrido queda dentro del ámbito de la Red Natura 2000, LIC/ZEC ES2410046 “Río Ésera”, regulado por el Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se declaran las Zonas de Especial Conservación en Aragón, y se aprueban los Planes básicos de gestión y conservación de las Zonas de Especial Conservación y de las Zonas de Especial Protección para las Aves de la Red Natura 2000 en Aragón aprobado mediante Resolución de 9 de febrero de 2021.

- Ámbito del Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) y se aprueba el Plan de Recuperación en áreas críticas para la especie. La unidad reproductora más cercana de quebrantahuesos (UR 29 “Benasque”), posee sectores de nidificación a unos 1.500 m de distancia de la zona prevista para la ejecución de las obras y trazado de telecabina.

- El tramo final en el entorno del núcleo urbano de Cerler queda dentro del ámbito del Decreto 185/2018, de 23 de octubre, del Gobierno de Aragón, por el que se modifica parcialmente el Decreto 300/2015, de 4 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el urogallo y se aprueba su Plan de conservación del hábitat.

- Parcialmente en el Monte de Utilidad Pública H-030 “Valle de la izquierda del río Ésera” cuyo titular es el Ayuntamiento de Benasque, regulado por el Decreto Legislativo 1/2017, de 20 de junio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Montes de Aragón.

- Las actuaciones quedan ubicadas dentro de zonas de alto y de medio riesgo de incendio forestal según la Orden DRS/1521/2017, de 17 de julio, por la que se clasifica el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón en función del riesgo de incendio forestal y se declaran zonas de alto y de medio riesgo de incendio forestal, a los efectos indicados en el artículo 103 del Decreto Legislativo 1/2017, de 20 de junio, del Gobierno de Aragón.

- El término municipal de Benasque, dentro de la Comarca de la Ribagorza, está incluido en el ámbito de aplicación de las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés, aprobadas por el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, modificadas por los Decretos 26/2010, de 26 de febrero y 48/2016, de 3 de mayo.

- El municipio de Benasque pertenece al Valle de Benasque, declarado Conjunto Pintoresco por el Decreto 2419/1970, de 24 de julio.

- La actuación queda dentro del ámbito del Parque Cultural Vall de Benás declarado mediante el Decreto 77/2019, de 21 de mayo, del Gobierno de Aragón. De acuerdo a su anexo II el LIC/ZEC ES2410046 “Río Ésera” está incluido en el Inventario de recursos culturales Parque Cultural Vall de Benás.

6. Efectos potenciales de la actuación.

Las acciones del proyecto que pueden causar un mayor impacto ambiental en la fase de construcción se corresponden con los desbroces de la vegetación en las superficies afectadas por las obras, los movimientos de tierras por excavaciones, y ocupación y acondicionamiento de terrenos. En fase de explotación, los principales impactos se darán sobre la vegetación por la necesidad del mantenimiento de la calle de la telecabina, sobre la fauna por riesgo de colisión, desplazamientos y fragmentación del hábitat, sobre el paisaje por la presencia de las infraestructuras próximas a los núcleos de Benasque y Cerler cuya calidad y fragilidad paisajística es elevada en el tramo medio y baja en la salida y llegada del telecabina, sobre la socioeconomía por un previsible incremento de la demanda y modificación de los flujos turísticos actuales, y sobre la planificación urbanística, debido a la necesidad de modificación del planeamiento actual.

Los impactos sobre la atmósfera estarán ocasionados por las operaciones constructivas con la emisión de gases contaminantes y polvo en suspensión sobre el entorno, ruidos y vibraciones. Durante la fase de explotación, las afecciones sobre la atmósfera se deberán al trasiego de los vehículos de transporte para acceder a la salida de la telecabina. La fuerza motriz eléctrica generada a partir de renovables junto con la reducción en tiempo y distancia



de los movimientos mediante vehículos reduce las emisiones de gases contaminantes y la huella de carbono.

Los efectos sobre los suelos, hidrología y procesos erosivos tendrán lugar por la alteración y compactación de suelos en las zonas afectadas tanto por las estaciones de salida y llegada, como por la instalación de las pilonas, y podrán causar efectos sobre el relieve principalmente en los terrenos de pendientes medias. Las superficies afectadas tanto de forma temporal como permanente no son muy elevadas, limitadas a la ubicación de las estaciones de llegada y salida con sus zonas de servicio y a la ubicación de las 15 pilonas, que se estiman según proyecto en unos 1.700 m². En estas superficies no se incluyen otros servicios anexos que serán proyectados a través de la modificación urbanística, como aparcamientos, viales y otros servicios. No se verán afectados los barrancos de Remáscaro y barranco Fondo dado que no se proyecta ninguna obra de cruce de los mismos. El barranco de Fondo o Alto se cruza en aéreo y el final del proyecto no alcanza a cruzar el barranco de Remáscaro, de manera que no modificará la morfología de estos cauces ni se detraerá parte de su caudal. No se prevé la afección a las aguas subterráneas. Las principales afecciones sobre la edafología se producirán por la compactación que sufrirá el suelo debido al trasiego de la maquinaria y operarios por la ejecución de las obras y al riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales de aceites y combustibles.

Las afecciones sobre la vegetación y las comunidades vegetales inventarizadas como Hábitat de Interés Comunitario tendrán lugar principalmente durante la fase de construcción, cuando se producirá la eliminación definitiva de vegetación en las zonas ocupadas por los distintos elementos del proyecto (estación de salida y llegada, edificios y pilonas). A su vez, se realizará la poda y desbroce bajo trazado de la cobertura vegetal formada por bosques de robledales y frondosas en su tramo medio y estación final, y pratense en su tramo inicial en el entorno del núcleo de Benasque. La mayor magnitud será bajo la traza de la telecabina, dado que se prevé, por motivos de seguridad, la eliminación de la vegetación arbórea en una anchura de 11-15 m a lo largo de unos 1.400 m, lo que supone una superficie total de unas 2,1 ha de bosque. Según se indica en el estudio de impacto ambiental, no será necesario el desbroce del matorral del sotobosque, por lo que se conservarán los pisos medios e inferiores de vegetación correspondiente a los matorrales y herbazales, sin que se llegen a afectar los horizontes edáficos. El mantenimiento de vegetación y suelos a lo largo del trazado minimiza la erosión y pérdida de suelo. La vegetación arbórea afectada en la zona de la estación de llegada se ubica próxima al parking existente y a las obras de defensa en el barranco de Remáscaro, por lo que no supondrá la fragmentación del bosque. Las ocupaciones de superficies cartografiadas como Hábitat de Interés Comunitario 6510 "Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)" se limitan a la estación de salida y a las primeras pilonas de la línea, con una ocupación prevista de unos 500 m², que no se considera significativa dado que la presencia de este tipo de Hábitat de Interés Comunitario es dominante en el entorno de esta afección.

Las afecciones sobre la fauna y sobre los Planes de recuperación y conservación del quebrantahuesos y del urogallo, tendrán lugar tanto en la fase de obras, por ruidos y vibraciones por la maquinaria, y principalmente por los vuelos de helicóptero, que pueden generar molestias a la fauna asociada al entorno especialmente durante sus periodos de nidificación, como en fase de explotación por riesgo de colisión y ocupación y fragmentación de sus hábitats de desarrollo. Existen puntos de nidificación de quebrantahuesos a una distancia aproximada de 1.500 m, así como de cómo de urogallo a unos 500 m, por lo que durante las obras se deberían preservar en sus periodos de nidificación. En fase de explotación, el mayor riesgo es la posibilidad de colisión de la avifauna con los cables aéreos de la telecabina, si bien la colocación en la línea de seguridad de balizas salvapájaros con una cadencia que deberá alcanzar una señal cada 5 m, se considera suficiente para minimizar el potencial riesgo de colisión.

Respecto a la compatibilidad de la actuación con el Plan de Recuperación del quebrantahuesos y considerando que el proyecto queda dentro de una de las áreas críticas definidas, cabe indicar que el proyecto puede suponer algunas de las amenazas señaladas en este Plan de Recuperación como son la instalación y presencia de tendidos eléctricos y remotes de esquí; y la transformación del hábitat por la actividad antrópica. Los objetivos del Plan de Recuperación del quebrantahuesos son: incrementar el número de ejemplares con el fin de conseguir un núcleo poblacional estable y suficiente en su área de distribución actual; favorecer la colonización de los territorios considerados como hábitat potencial de la especie; y garantizar la viabilidad demográfica y genética del conjunto de la población pirenaica. Entre las directrices y actuaciones previstas en el Plan de Recuperación y en relación con la evaluación ambiental del proyecto se destacan: 6.1. reducir los factores de mortalidad no natural; 6.1.1. corregir las causas de la mortalidad no natural de la población, reduciendo la pérdida



de ejemplares por accidentes; 6.1.2. incrementar la productividad de las parejas nidificantes, minimizando las molestias por acción humana en las áreas críticas; 6.1.2.5. evaluar los riesgos derivados las actividades deportivas y recreativas no reguladas, y, en su caso, restringirlas de manera coherente con la conservación de la especie y con el mantenimiento de la funcionalidad de las áreas críticas.

El fondo del valle de Benasque, y en particular el entorno de los núcleos urbanos de Benasque y Cerler, presumiblemente es zona de tránsito entre nido y las zonas de alimentación y campeo del quebrantahuesos en vuelo alto, no haciendo uso de estos hábitats periurbanos para su alimentación. Es por esto que no hay una gran pérdida de hábitat vital para esta especie ni las zonas ocupadas suponen un hábitat potencial para ser ocupado por nuevas poblaciones. Respecto al riesgo de colisión el proyecto incorpora el balizado de la línea aérea y cables portantes con grosor suficiente para asegurar su visión en condiciones normales de visibilidad. Asimismo, el cronograma de obras limita las actuaciones durante el período crítico de esta especie.

El proyecto supone un efecto positivo ya que reduce y aleja el tráfico actual y el previsto a futuro de los puntos de nidificación de las especies de avifauna más sensibles. El tráfico que actualmente discurre por la carretera A-2617 a Cerler transita a unos 600-800 m y a cotas más próximas de los puntos de nidificación del quebrantahuesos de la Unidad Reproductora 29 "Benasque". La reducción de tráfico en las inmediaciones del nido puede reducir el impacto en la reproducción de la especie, reduciendo el riesgo de mortalidad no natural por la pérdida de la puesta o muerte del pollo por las molestias del tráfico en las cercanías. Sucede lo mismo con un refugio de quirópteros próximo a la citada carretera.

Por lo tanto, vistos las amenazas, los objetivos y las directrices y actuaciones contempladas en el Plan de Recuperación del quebrantahuesos, la consecución de los objetivos previstos en el Plan de Recuperación del quebrantahuesos no se debería ver mermada u obstaculizada significativamente por la puesta en marcha del proyecto evaluado. No obstante, se deberá reforzar el seguimiento de esta especie al objeto de confirmar esta afirmación.

Respecto al Plan de Conservación del hábitat del urogallo, la estación de llegada y metros finales del recorrido quedan dentro del ámbito del plan y se localizan en un ámbito periurbano y antropizado por el aparcamiento de la estación de esquí de Cerler e infraestructuras de defensa en el barranco del Remáscaro, rodeados de prados con lo que este entorno carece de interés para esta especie y no constituye un hábitat ni actual ni potencial. Se considera que la actuación es compatible con los objetivos previstos en el Decreto 300/2015, de 4 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el urogallo y se aprueba su Plan de conservación del hábitat.

La actuación se considera compatible con los objetivos de conservación de la Red Natura 2000 ZEC/LIC "Río Ésera" y con lo dispuesto en su Plan básico de Gestión y Conservación, ya que la ocupación se limita a unas 0,05 ha del Hábitat de Interés Comunitario 6510, de extenso desarrollo en la zona y no afecta significativamente a flora y fauna sensible objetivos de conservación. Únicamente el primer tercio del recorrido queda dentro del ámbito de la Red Natura 2000, LIC/ZEC ES2410046 "Río Ésera", y no todo ese recorrido tendrá afección ya que únicamente se afectará el Hábitat de Interés Comunitario 6510 por la ocupación permanente del proyecto, quedando sin afectar las zonas bajo línea. Por lo tanto, el proyecto no tiene un efecto apreciable y no supone un perjuicio para la integridad del espacio.

El proyecto deberá asegurar su compatibilidad con las figuras de protección del patrimonio cultural, natural, paisajístico y de actividades socioeconómicas tradicionales del municipio de Benasque, establecidas por el PORN en la zona tipificada como "Resto del ámbito", según Decreto 148/2005, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural de Posets-Maladeta y su Área de Influencia Socioeconómica, modificado por el Decreto 1/2006, de 10 de enero, del Gobierno de Aragón, por las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés, aprobadas por el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, modificadas por los Decretos 26/2010, de 26 de febrero, y 48/2016, de 3 de mayo, por el Parque Cultural del Vall de Benás, y por la declaración de Conjunto Pintoresco según el Decreto 2419/1970, de 24 de julio. No se observan incompatibilidades significativas respecto a las normativas citadas dada la larga vocación del municipio respecto de las actividades ligadas al turismo y a la estación de esquí de Cerler, y entendiendo que el proyecto supondrá una desconcentración de usuarios en el núcleo de Cerler, facilitando el acceso desde Benasque. Respecto a la compatibilidad con la planificación urbanística, se determina la necesidad de modificación del planeamiento actual, por lo que el desarrollo del proyecto deberá quedar condicionado a la aprobación de la modificación propuesta.



Con respecto al paisaje, la presencia de las infraestructuras y especialmente las pilonas, cabinas, cables aéreos y calle libre de vegetación arbórea bajo línea, supondrán un incremento del impacto paisajístico en una zona de valores naturales y paisajísticos altos y fragilidad también alta, aunque sin afectar a zonas con mayores valores naturales situadas en la cabecera de los valles, dentro del Parque Natural de Posets - Maladeta. El impacto paisajístico es menor en el entorno de los núcleos de Benasque y Cerler por una menor calidad del paisaje y mayor capacidad de acogida. La afección paisajística durante las obras será de carácter temporal limitada a la duración de estas. Durante la fase de funcionamiento, las zonas de salida y llegada así como los accesos, aun siendo muy visibles, se ubican en zonas que ya presentan una elevada modificación antrópica, dada su ubicación junto al núcleo de Benasque y al aparcamiento de la estación de esquí de Cerler. El trazado de la telecabina será plenamente visible desde las zonas de mayor concentración de observadores potenciales como son el núcleo de Benasque y la carretera A-139. La incidencia visual se puede reducir respetando en la medida de lo posible la masa forestal que atraviesa dada su funcionalidad como pantalla vegetal. La pronta rehabilitación de las zonas afectadas por las obras junto con cualquier otra actuación orientada a la integración paisajística que incluya todas las unidades de proyecto previstas reducirá la afección paisajística. Los efectos acumulativos o sinérgicos con otras instalaciones e infraestructuras, tendrán lugar por las propias instalaciones de la estación de esquí de Cerler, que ya acumula un número importante de modificaciones en el entorno. La cercanía a los núcleos de Benasque y Cerler, y a la carretera A-139 concentra la actuación evitando afecciones en zonas de índole más natural.

La calidad del aire se verá afectada por las emisiones y generación de polvo durante las obras, pero se considera un impacto temporal y poco relevante. La ejecución de las obras generará residuos y cabe la posibilidad de que se produzcan vertidos involuntarios que contaminen el suelo o las aguas. En fase de explotación tendrá lugar un incremento del consumo de recursos, generación de residuos y emisiones directas e indirectas, así como un elevado consumo de electricidad. Durante la fase de funcionamiento se producirán residuos asimilables a urbanos por los trabajadores y usuarios de la infraestructura que deberán ser gestionados adecuadamente de acuerdo a su condición de residuo. El elevado consumo de electricidad se podrá ver compensado con la disminución de consumo de energías fósiles que tienen lugar actualmente por el uso de vehículos privados para acceder a la estación. La cantidad de residuos se considera baja al igual que la cantidad de aguas residuales que se generen. Durante la fase de funcionamiento, se reducirá el tráfico en la zona, así como se alejará de las zonas con mayores valores ambientales como son la cabecera del valle y los relieves más elevados.

Se verá afectado el Dominio Público Forestal, concretamente el Monte de Utilidad Pública H-030 "Valle de la izquierda del río Ésera", por lo que deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en el Decreto Legislativo 1/2017, de 20 de junio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Montes de Aragón. Asimismo, el proyecto se ubica próximo a la vía pecuaria "Cordel de Liri a la Picada", regulada por la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón, por lo que en su replanteo definitivo, se deberá asegurar la compatibilidad de la actuación con el tránsito ganadero, así como con los demás usos compatibles o complementarios con aquel.

En lo que se refiere a la propiedad privada, se verán afectadas por la ejecución del proyecto varias fincas ya sea por la instalación directa de elementos del proyecto como pilonas de apoyo, tendido aéreo de cable,... como indirecta por sobrevuelo de las cabinas, su uso como vía de acceso o de evacuación en caso de parada, u otras. El promotor señala que no se requieren ni se realizarán accesos y que no serán necesarias demoliciones de edificios. La afección sobre la propiedad privada se deberá corregir obteniendo los permisos oportunos de los propietarios de los terrenos que se puedan ver afectados, así como compensando la afección que se pueda causar a los propietarios. En todo caso, ni en el proyecto ni en el estudio de impacto ambiental queda suficientemente justificada la necesidad de que se sobrevuelen edificaciones en el tramo inicial desde la salida en el núcleo de Benasque. Existen alternativas mediante una reubicación de las estaciones de salida o llegada, o mediante giro del trazado con varias alineaciones por las cuales se podría solventar y minimizar la afección social del proyecto evitando sobrevolar edificaciones residenciales.

En cumplimiento con lo señalado en la Disposición transitoria única de la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se ha procedido a realizar una revisión adicional con el fin de determinar el cumplimiento de las previsiones de la Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio am-



biente, para la cual se han analizado las afecciones al medio natural existente por riesgo de accidentes o catástrofes así como la vulnerabilidad del proyecto.

Y considerando como criterio orientador la Resolución de 11 de marzo de 2019 del Director del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, se aprueba la Instrucción 1/2019 por la que se regulan los análisis y criterios a aplicar en la tramitación de la revisión adicional de los expedientes de evaluación de impacto ambiental ordinaria afectados por la disposición transitoria única de la Ley 9/2018, de 5 de diciembre se han efectuado los análisis SIG correspondientes a la susceptibilidad de riesgos y distancias básicas.

De acuerdo al resultado del análisis realizado, en referencia con la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves y catástrofes naturales, se aprecia que el ámbito del Proyecto se corresponde con terrenos clasificados como zonas de alto, medio y bajo riesgo de incendio forestal (según los casos), conforme a la Orden DRS/1521/2017, de 17 de julio, por la que se clasifica el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón en función del riesgo de incendio forestal y se declaran zonas de alto y de medio riesgo incendio forestal; concretamente, se corresponden con Zonas Tipos 1, 4, 5, 6 y 7. Asimismo, los riesgos son altos por deslizamientos y los riesgos por hundimientos resultan muy bajos. Los riesgos meteorológicos se consideran medios por descargas, rayos y tormentas y también medios y bajos por vientos.

Es especialmente significativo el alto riesgo de inundabilidad de la parcela donde se ubica la estación de salida, que según el estudio de impacto ambiental quedaría incluido dentro de la banda de inundación correspondiente a un periodo de retorno de 10, 100 y 500 años y se encontraría dentro de zona de flujo preferente. En la respuesta dada por el promotor a las consultas realizadas, la Dirección General de Interior y Protección Civil indica que con respecto al riesgo de inundaciones se deberán estudiar las posibles afecciones por las avenidas generadas con periodos de retorno de 100 y 500 años, no sólo las de 10 años. Este riesgo de avenidas en la zona es conocido y existen elementos de defensa tanto en el río Ésera como en el barranco del Remáscar. No obstante, el promotor deberá estudiar y aplicar todas aquellas medidas necesarias para contrarrestar el riesgo de inundación y evaluar en su caso, la modificación de los flujos de las aguas en caso de que se plantee la sobreelevación de las parcela para evitar dicho riesgo de inundación.

Conforme a la tipología del proyecto en evaluación y los resultados de tales análisis, la exposición de valores naturales o población a tales riesgos y los potenciales daños, no se prevén significativamente diferentes como consecuencia de la propia ejecución o explotación del proyecto respecto de la situación actual. Es por ello que no son previsibles efectos adversos significativos directos o indirectos sobre el medio ambiente derivados de la vulnerabilidad del proyecto en esta materia.

Esta evaluación no comprende los ámbitos de seguridad y salud en el trabajo, seguridad de instalaciones eléctricas, gestión del riesgo de inundación ni de urbanismo, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y quedan fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

El artículo 39 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, establece que el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental es el órgano ambiental con competencias para la instrucción, tramitación y Resolución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y mantiene la condición del mismo como órgano ambiental para el ejercicio de la citada competencia.

Con fecha de 26 de agosto de 2022 se notifica el trámite de audiencia al Ayuntamiento de Benasque de acuerdo al artículo 82 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y se traslada copia del documento base de resolución. En agosto de 2022 se remite también copia del documento base de resolución a la Comarca de La Ribagorza y a aquellos interesados de los que el órgano ambiental dispone la documentación necesaria para realizar la notificación electrónica. Asimismo, se ordena al órgano sustantivo que comunique el documento que servirá de base para formular la resolución a todos aquellos que ostenten la condición de interesado en la tramitación del expediente.

Fomento y Desarrollo del Valle de Benasque, SA presenta escrito de alegaciones indicando que se ratifica en las alegaciones presentadas el 22 de febrero de 2022 en el trámite de información pública del Estudio de impacto ambiental tras la publicación en el "Boletín Oficial de Aragón", número 7, de 12 de enero de 2022.

Con fecha de registro de entrada en el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental de 12 de diciembre de 2022, se recibe escrito del Ayuntamiento de Benasque de traslado de las alegaciones recibidas en el trámite de audiencia.

Se recibe alegación particular de interesado realizando consideraciones sobre el acceso al expediente en su condición de interesado durante la tramitación del expediente. Se alega



también sobre la falta de estudios que justifiquen conclusiones dadas por el promotor (movilidad, plan de evacuación, estudio de viento, viabilidad económica), sobre la falta de justificación suficiente de las alternativas planteadas.

La Asociación de Vecinos y Amigos de Cerler, Pico Sarllé, presenta alegaciones indicando la nulidad de las actuaciones conforme a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, indicando la falta de acceso a la documentación obrante en el expediente en su condición de interesado. Que se está en fraude de ley por incumplimiento del Plan de Ordenación Urbana de Benasque, al no haberse revisado al superarse los 2.000 habitantes. Se alega sobre las alternativas planteadas y sobre la falta del estudio de movilidad y del origen de la energía eléctrica verde a emplear por el telecable. Se señala también la ausencia de un estudio paisajístico. Se realizan una serie de consideraciones sobre los movimientos de tierras, el tráfico y el riesgo de inundación. Finalmente solicita que se tengan tenidas en consideración las alegaciones realizadas y se desestime el proyecto.

Grupo del Partido Popular del Ayuntamiento de Benasque alega sobre la dificultad de acceso a la documentación obrante en expediente. Indica que en Benasque no hay escombrera legal por lo que se deben gestionar los residuos legalmente. Que se protejan los muros de piedra y que no se vean afectados por las obras. Alega sobre el riesgo de inundación solicitando que se aporte un estudio de inundabilidad para periodos de retorno de 100 y 500 años y señala carencias documentales en lo relativo a la fase de funcionamiento debiéndose aportar un estudio de afección a la fauna durante esa fase. Alega que el plan de vigilancia ambiental deberá estar en vigor durante toda la fase de funcionamiento del proyecto. Solicita que se aporten distintos estudios complementarios al proyecto relativos al tránsito ganadero, paisaje, riesgos, convenio con protección civil, desmantelamiento de las instalaciones por cese,... Finalmente se solicita que sean tenidas en cuenta estas alegaciones y modifiquen todo aquello que entiendan conveniente para evitar los perjuicios nombrados.

Se recibe alegación particular de interesada indicando que no ha tenido acceso a la respuesta del promotor a las alegaciones presentadas, de manera que no puede realizar nuevas alegaciones. Que no se propone en el documento base de resolución un nuevo trazado que evite que el proyecto sobrevuele su vivienda, que se incumplen un buen número de decretos de protección de la naturaleza. Se alega que no existen informes sobre la necesidad y viabilidad técnica de la telecable, ni informes de justificación económica, social y medioambiental. Finalmente, solicita se declare la nulidad del estudio de impacto ambiental por incumplimiento en la participación pública y urbanístico.

Alegación particular, en la que después de realizar una exposición de motivos solicita la nulidad del proyecto o la no admisión a trámite de evaluación de impacto ambiental por incumplimiento de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, al no haberse notificado a las partes interesadas la resolución a las alegaciones y propuestas, al haberse enviado el estudio de impacto ambiental sin incluir el resultado de la información pública, no haberse consultado el proyecto con todas las personas interesadas, ya que no se ha enviado el documento de respuesta a requerimiento Instituto Aragonés de Gestión Ambiental a las personas interesadas, e incumplimiento de plazos. La documentación aportada por el promotor supone una modificación del proyecto por lo que se solicita se inicie un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Asimismo, solicita que se de respuesta a las alegaciones que se realizaron. Y, finalmente, solicita que no se admita a trámite un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental hasta que no se incluya su posible ejecución dentro del nuevo plan de ordenación urbana de Benasque.

No constan otras alegaciones. Asimismo, no se ha recibido comunicación alguna del promotor y órgano sustantivo en relación con el documento base de la declaración de impacto ambiental facilitado por este Instituto en el trámite de audiencia.

Vistas las alegaciones presentadas y tenidas en consideración aquellas de carácter ambiental, se aceptan parcialmente y se incorporan a la presente Resolución.

Vistos el Proyecto de Telecable monocable entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque, su estudio de impacto ambiental, anexos e información complementaria, y la documentación obrante en el expediente administrativo incoado al efecto; la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón; la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre; la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, modificada por la Ley 33/2015, de 21 de septiembre; el Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se declaran las Zonas de Especial Conservación en Aragón, y se aprueban los Planes básicos de gestión y conservación de las Zonas de Especial Conservación y de las Zonas de Especial Protección para las Aves de la Red Natura 2000 en Aragón; el Decreto 148/2005, de 26 de julio, del Go-



bierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural de Posets-Maladeta y su Área de Influencia Socioeconómica, modificado por el Decreto 1/2006, de 10 de enero, del Gobierno de Aragón; el Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos, *Gypaetus barbatus* y se aprueba su Plan de Recuperación; el Decreto 185/2018, de 23 de octubre, del Gobierno de Aragón, por el que se modifica parcialmente el Decreto 300/2015, de 4 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el urogallo y se aprueba su Plan de conservación del hábitat; el Decreto 181/2005, de 6 de septiembre, del Gobierno de Aragón, que modifica parcialmente el Decreto 49/1995, de 28 de marzo, por el que se regula el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón; la Ley 10/2013, de 19 de diciembre, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental; la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; y la Ley 5/2021, de 29 de junio, de Organización y Régimen Jurídico del Sector Público Autonómico de Aragón, y demás legislación concordante, se formula la siguiente:

Declaración de impacto ambiental

A los solos efectos ambientales, la declaración de impacto ambiental del Proyecto de Telecabinas monocables entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque, resulta compatible y condicionada al cumplimiento de las siguientes prescripciones:

1. El ámbito de aplicación de la presente Declaración son las actuaciones descritas en el Proyecto de Telecabinas monocables entre Benasque y Cerler, en el término municipal de Benasque (Huesca), promovido por el Ayuntamiento de Benasque, en su estudio de impacto ambiental, anexos y en la documentación adicional presentada.

El carácter favorable a la realización del proyecto de esta declaración de impacto ambiental se limita exclusivamente a los elementos que han sido objeto de esta evaluación, y no prejuzga la viabilidad ambiental del resto de elementos complementarios para su puesta en funcionamiento, que se contemplan en otros proyectos. No se incluye el análisis de la viabilidad económica por no ser objeto de la evaluación de impacto ambiental.

Para el inicio de las obras de las telecabinas se requerirá que todos y cada uno de los demás elementos que resultan imprescindibles para su puesta en funcionamiento, dispongan a su vez de las pertinentes autorizaciones, y que mantengan la imprescindible conexión con los elementos contemplados en el presente proyecto.

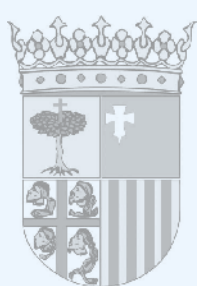
Condicionado de carácter general.

2. Serán de aplicación todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en este condicionado ambiental y las incluidas en la documentación presentada, mientras no sean contradictorias con las primeras. Todas las medidas adicionales determinadas en el presente condicionado serán incorporadas al proyecto definitivo, y en su caso con su correspondiente partida presupuestaria. Asimismo, se deberá reservar una partida presupuestaria suficiente para corregir en los años posteriores a la ejecución cualquier impacto no deseado y/o reforzar las medidas preventivas y correctoras que a raíz de la ejecución del programa de vigilancia ambiental se hayan comprobado como poco eficientes o eficaces.

3. Se notificarán con un mes de antelación las fechas previstas para la realización de las obras al Servicio Provincial del Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente de Huesca para que pueda designar, si procede, personal cualificado para la supervisión de las obras, debiéndose en todo caso atender a las disposiciones que dicte su personal en el ejercicio de sus funciones.

4. Con anterioridad a la ejecución del proyecto, se deberán recabar todos los permisos de los propietarios afectados y todas las autorizaciones legales exigibles, quedando la viabilidad técnica y ambiental del proyecto condicionada a la obtención de las mismas y al cumplimiento del condicionado que establezcan. En concreto, se deberán solicitar las referentes a la competencia del organismo de cuenca, por cuantas actuaciones afecten al dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía.

Corresponde al Organismo de Cuenca la valoración y autorización de actuaciones en zona de policía de cauces, teniéndose que estudiar en detalle, de forma previa al desarrollo de obras, el riesgo de inundación y el emplazamiento de infraestructuras en zona de flujo preferente para el río Ésera y el barranco Remáscaro, en cumplimiento con el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.



El expediente de autorización del proyecto constructivo incluirá una declaración responsable del promotor en que indique que conoce y expresamente asume el riesgo de inundación existente y las medidas de protección civil aplicables, comprometiéndose a trasladar esa información a los posibles afectados, con independencia de las medidas que adopte para su protección.

Asimismo, el promotor deberá analizar los riesgos naturales y adoptar las medidas de protección necesarias con arreglo a lo previsto en la legislación de protección civil al efecto.

Se deberán tener en cuenta las consideraciones establecidas por las distintas Administraciones en los trámites de consultas e información y participación pública, para la adecuada ejecución de la actuación y su posterior explotación.

5. Por afectar a Monte de Utilidad Pública integrante del Dominio Público Forestal H-030 "Valle de la izquierda del río Ésera", de titularidad del Ayuntamiento de Benasque, antes del inicio de las obras se deberá estar en posesión de los títulos habilitantes necesarios y suficientes para ocupar los terrenos.

6. El trazado de la telecabina y su franja de afección (15 m) no afectará a ninguna de las edificaciones con un uso residencial existentes o autorizadas.

7. Si en el transcurso de las obras y movimientos de tierras asociados al proyecto apareciesen restos paleontológicos y/o arqueológicos que puedan considerarse integrantes del Patrimonio Cultural, se deberá comunicar inmediata y obligatoriamente el hallazgo a la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón para su correcta documentación y tratamiento según se establece en el Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés. Se preservarán todos aquellos elementos patrimoniales que se puedan ver afectados por el proyecto, como puedan ser los muros de piedra seca o cualquier otro elemento con valor patrimonial. Aquellos elementos que inevitablemente se puedan ver afectados por las obras deberán ser rehabilitados conforme a su estado inicial y conforme se señale desde la Dirección General de Patrimonio Cultural.

8. Se adoptarán las medidas oportunas para evitar la aparición y propagación de cualquier conato de incendio, debiendo cumplir en todo momento las prescripciones de la Orden anual vigente sobre prevención y lucha contra los incendios forestales en la Comunidad Autónoma de Aragón particularmente durante la ejecución de las labores que conlleven especial riesgo.

Condicionado de carácter ambiental

9. Durante la ejecución de las obras, se adoptarán todas las medidas oportunas para minimizar daños a la vegetación natural, fauna, medio hídrico y el deterioro general del entorno, incluyendo de manera específica los Hábitat de Interés Comunitario objetivo de conservación del LIC/ZEC "Río Ésera". Para ello, antes de cualquier acción constructiva, deberá delimitarse y jalonarse convenientemente todas las zonas de actuación del proyecto, que se corresponderá a la zona ocupada por la planta del proyecto y accesos (incluyendo si los hubiere los accesos provisionales o de obra que no han sido definidos), las superficies auxiliares para acopios, casetas de obra, etc., evitando afecciones adicionales por las propias obras, así como previniendo cualquier proceso de contaminación del entorno. Las cortas y desbroces se limitarán a lo estrictamente necesario, permaneciendo la cobertura vegetal de herbáceas y arbustos bajo la línea de la telecabina.

10. No se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona asegurando la permeabilidad de la obra, sin afectar al régimen de las corrientes y sin que la actuación proyectada suponga un incremento de la inundabilidad de la zona. A su vez, se asegurará en todo momento la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Asimismo, deberán extremarse las precauciones durante la fase de obras para evitar la afección a los cursos de agua de la zona, especialmente al barranco Remáscaro, así como a su vegetación y fauna asociada, garantizando una incidencia mínima durante la fase de construcción, adaptando las soluciones de construcción a fin de minimizar sus dimensiones, su ocupación y la correspondiente pérdida del hábitat afectado.

11. Las actividades más ruidosas y molestas como puedan ser los vuelos de helicóptero, excavaciones, anclados, tendidos e izados, cortas y desbroces, etc. de deberán ejecutar fuera del periodo comprendido entre los meses de diciembre a junio, ambos inclusive, de forma que se excluyan los periodos más sensibles para la nidificación y cría del quebrantahuesos y de otras especies forestales, minimizando el riesgo de pérdida de puestas y muerte de los pollos.

12. La cadencia de las balizas salvapájaros sobre la línea de seguridad deberá alcanzar una señal cada 5 m, de forma que se minimice significativamente el potencial riesgo de coli-



sión. La señalización del cable de la telecabina se realizará inmediatamente después de su izado y tensado, antes de su puesta en funcionamiento, estableciéndose un plazo máximo de 7 días entre la colocación de los cables y su balizamiento. Durante la vida útil de la instalación, el titular mantendrá las balizas salvapájaros en perfecto estado operativo, debiendo ser renovadas cuando carezcan de las propiedades que eviten riesgos de colisión para la avifauna.

13. Se tomarán las medidas oportunas para evitar vertidos (aceites, hormigón, combustibles, etc.). Los cambios de aceites, reparación de maquinaria o limpieza de hormigoneras se realizarán en zonas expresamente destinadas para ello, alejadas de los cauces de barrancos y arroyos o de cualquier otro punto de agua, y fuera de las zonas con vegetación natural. Finalizadas las obras, se retirarán, las infraestructuras temporales de obra, los acopios de material sobrante y cualquier residuo generado se gestionará conforme a su calificación, dejando el lugar en perfectas condiciones de limpieza. Se retirarán obligatoriamente por gestor autorizado de residuos peligrosos los aceites usados y cualquier otro residuo peligroso procedente de la ejecución del proyecto. Los residuos asimilables a urbanos generados durante la fase de obra serán depositados por la empresa adjudicataria en los sistemas de recogida existentes ya sean municipales o comarcales. Las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria deberán emplazarse sobre superficies pavimentadas o impermeabilizadas. Si fuera necesario habilitar acopios temporales se realizarán en la medida de lo posible sobre terrenos sin vegetación natural en el interior de la franja delimitada de afección de las obras.

14. En la gestión de los excedentes de excavación y de los residuos de construcción y demolición, se deberán cumplir las obligaciones establecidas en el Decreto 262/2006, de 27 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de la producción, posesión y gestión de los residuos de la construcción y la demolición, y del régimen jurídico del servicio público de eliminación y valorización de escombros que no proceden de obras menores de construcción y reparación domiciliaria en la Comunidad Autónoma de Aragón modificado por el Decreto 117/2009, de 23 de junio, del Gobierno de Aragón, y en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que se generaron.

15. En cuanto a los niveles de ruido y vibraciones generados durante la fase de obras, se tendrán en cuenta los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y en la Ley 7/2010, de 18 de noviembre, de protección contra la contaminación acústica de Aragón, o las indicadas en la normativa municipal si la hubiese. Asimismo, se implementarán todas aquellas medidas que prevengan los ruidos derivados del proyecto en cualquiera de sus fases.

16. Todas las nuevas superficies generadas y que no están incluidas en las ocupaciones definitivas deberán ser convenientemente revegetadas. La tierra vegetal que se retire por la ejecución de las obras se almacenará en lugar apartado donde no exista riesgo de contaminación, en cordones de altura no superior a los 1,5 m. En caso de preverse un almacenamiento por tiempo superior a nueve meses, dichos cordones se sembrarán a fin de proveer una protección adicional a los mismos. Las especies a utilizar en labores de restauración vegetal deberán ser las propias de las series de vegetación del lugar y representativas de los hábitats afectados. También se realizarán las reposiciones de marras que sean necesarias. Se realizará un seguimiento de las labores de revegetación y de la evolución de la cubierta vegetal en las zonas afectadas por las obras.

17. En caso de cese definitivo de la actividad el promotor queda obligado al completo desmantelamiento de las instalaciones y a la recuperación de los terrenos afectados. Para la restitución de los terrenos afectados por la construcción y/o desmantelamiento a sus condiciones fisiográficas iniciales seguirán el Plan de restauración que tiene como objeto la restauración vegetal y la integración paisajística del mismo, minimizando los impactos sobre el medio.

Seguimiento y Vigilancia Ambiental.

18. Se realizará la vigilancia ambiental de acuerdo al Programa de Vigilancia Ambiental incluido en el estudio de impacto ambiental, adaptándolo y ampliándolo a las determinaciones del presente condicionado, de forma que se concrete el seguimiento efectivo de las medidas preventivas y correctoras planteadas, defina responsable, métodos y periodicidad de los controles e informes, así como el método y la forma para la corrección de las desviaciones sobre lo previsto y la detección y corrección de los posibles impactos no previstos en el estudio de impacto ambiental. Este Programa de Vigilancia Ambiental tendrá una vigencia durante toda la fase de construcción; durante los primeros cinco años de explotación; y de dos años después la finalización de las labores de explotación y rehabilitación. El Programa de Vigilancia



Ambiental asegurará el cumplimiento de las medidas contempladas en el estudio de impacto ambiental y en el presente condicionado. El Programa de Vigilancia Ambiental deberá prestar especial atención a la afección a vegetación natural, restauración y revegetación, ruido y molestias a fauna y ciudadanos, integración paisajística, y afecciones a la fauna catalogada como amenazada del entorno.

19. Durante los dos primeros años de instalación de la telecabina, con una frecuencia quincenal y sin que queden condicionados al funcionamiento de la telecabina, se realizarán recorridos en toda la longitud de la instalación aérea con el fin de detectar ejemplares de avifauna heridos o muertos por colisión. En caso de localizar algún ejemplar, se deberá comunicar de manera inmediata a los Agentes de Protección de la Naturaleza de la zona y al Servicio Provincial del Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente de Huesca. Las personas que realicen el seguimiento deberán contar con la autorización pertinente a efectos de manejo de fauna silvestre. El resultado de las inspecciones quincenales será recogido en informes trimestrales que serán entregados al citado Servicio Provincial para su valoración. En el supuesto de que una vez finalizado el plazo de dos años de detección de avifauna muerta o accidentada por causa del proyecto, se detectase un nuevo accidente o muerte se iniciaría un nuevo periodo de seguimiento por otros dos años en los mismos términos. Si de los resultados del seguimiento ambiental de la instalación y de los datos que posea el Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente se detectaran nuevos impactos sobre los valores ambientales, el promotor estará obligado a adoptar las medidas de protección que se determinen, pudiéndose requerir incluso el cese de temporal de la actividad y en último término el desmantelamiento total de la instalación.

20. El promotor deberá completar adecuadamente el Programa de Vigilancia Ambiental, recogiendo todas las determinaciones contenidas en la presente declaración de impacto ambiental, incluyendo sus fichas o listados de seguimiento. El Programa de Vigilancia Ambiental definitivo será remitido por el promotor al órgano sustantivo, a efectos de que pueda ejercer las competencias de inspección y control, facilitándose copia del mismo al Servicio Provincial del Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente de Huesca. Conforme a lo establecido en el artículo 52.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 6 diciembre, el Programa de vigilancia ambiental y el listado de comprobación se harán públicos en la sede electrónica del órgano sustantivo, comunicándose tal extremo al órgano ambiental. En todo caso el promotor ejecutará todas las actuaciones previstas en el Programa de Vigilancia Ambiental de acuerdo a las especificaciones detalladas en el documento definitivo. De tal ejecución dará cuenta a través de los informes de seguimiento ambiental. Estos informes de seguimiento ambiental estarán realizados y firmados por el responsable de la vigilancia y se presentarán en formato digital (textos, fotografías y planos en archivos con formato .pdf que no superen los 20 MB, datos y resultados en formato exportable e información georreferenciable en formato shp, huso 30, datum ETRS89). Dichos informes se remitirán al órgano sustantivo y al Servicio Provincial de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente de Huesca.

De acuerdo con el artículo 33.4 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, la presente declaración de impacto ambiental se publicará en el “Boletín Oficial de Aragón”.

El promotor podrá solicitar la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental en los términos previstos en el artículo 34 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón. De acuerdo con lo dispuesto en su artículo 34.2 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, apartado 2, la presente declaración de impacto ambiental perderá su vigencia en la producción de los efectos que le son propios si no se hubiera iniciado la ejecución del proyecto en el plazo de cuatro años desde su publicación en el “Boletín Oficial de Aragón”.

Según lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, debe precisarse que las medidas y el condicionado ambiental que incorpora el presente informe quedan justificadas y motivada su necesidad para la protección del medio ambiente, ya que dicha protección constituye una razón imperiosa de interés general.

Zaragoza, 3 de enero de 2023.

**El Director del Instituto Aragonés
de Gestión Ambiental,
JESÚS LOBERA MARIEL**