



RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2023, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se adopta la decisión de someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto de tren turístico en Piedrafita de Jaca, en el término municipal de Biescas (Huesca), promovido por Trenes y Vehículos Turísticos, SLU. (Número de Expediente: INAGA 500201/01B/2022/04950).

Tipo de procedimiento: Evaluación de impacto ambiental simplificada para determinar si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ordinaria, según lo dispuesto en la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, artículo 23.2. Proyecto incluido en el anexo II, Grupo 9.14 Cualquier proyecto no incluido en el anexo I que, individualmente o en combinación con otros proyectos, pueda afectar de forma apreciable directa o indirectamente a espacios de la Red Natura 2000.

Promotor: Trenes y Vehículos Turísticos SLU.

Proyecto: Tren turístico en Piedrafita de Jaca.

1. Descripción básica del proyecto y del documento ambiental presentado.

El proyecto se localiza junto la pedanía de Piedrafita de Jaca, en la margen derecha del río Gállego, al norte del término municipal de Biescas (Huesca). Concretamente se afecta a las parcelas 9001 y 5091 del polígono 501, parcela 92 del polígono 4 y parcela 137 del polígono 3 del catastro de rústica de Biescas. Según la cartografía adjunta al documento ambiental las coordenadas UTM ETRS89 30T de inicio (junto a la pista de acceso al Parque faunístico Lacuniacha) son 718.510/4.730.500 y el final en 718.720/4.728.070.

El proyecto consiste en la instalación de las infraestructuras necesarias (vías y andenes) para un tren de vagones que realizara un trayecto de aproximadamente 3 km por una pista existente conduciendo a los turistas desde la estación de origen ubicada junto al Parque faunístico de Lacuniacha, hasta una parcela acondicionada como merendero y mirador del Valle de Tena, desde la cual parten varias pequeñas rutas senderistas accesibles a todos los públicos. El espacio recreativo está formado por: una superficie de aproximadamente 648 m² donde se ubicará la caseta de servicios, el andén y la doble vía; una superficie de 337 m² al final de la ruta donde se ubica el andén, la doble vía y la zona de guarda de la atracción; y una superficie de 3.300 m² correspondiente a la vía. La longitud total de la misma es de 2.832,80 m. La superficie total de actuación es de 4.285 m². El estado de la pista es adecuado en estos momentos, siendo transitable para la mayoría de los vehículos. La máquina y los vagones tendrán un aspecto "vintage" emulando un pequeño tren de vapor antiguo.

Las instalaciones previstas incluyen una vía de rieles metálicos a lo largo del camino, de 2.832,80 m de longitud separados 60 cm y con una anchura total de los durmientes de 1,20 m, con doble rail en comienzo de la ruta, en una longitud de 35 m y en final de la ruta, con una longitud de 28,50 m. Se ejecutarán dos andenes en los extremos de la ruta, de longitud 20 m y anchura 3 m, realizados con materiales sostenibles de estructura de madera tratada sobre capa de zahorra nivelada y compactada, evitando la ejecución de obras permanentes sobre el suelo. Se instalará una caseta de servicios con aseo accesible y taquilla de 14,40 m² y 2,50 m de altura, y una caseta de guarda del tren de 44,32 m² de superficie y altura de 1 planta de 2,59 m. La caseta se colocará sobre solera de hormigón armado de espesor 15 cm, que se prolongará en una anchura de 1,5 m en el frente de la caseta para facilitar el acceso a la taquilla y al aseo, que serán accesibles, a cota con el terreno natural. Se instalará también un contenedor de camuflaje y guarda de vagones. Las dimensiones de la máquina tractoras serán 3,50 m x 1,50 m y su peso se estima en 4 Tn, y la longitud total de la atracción será de 17 m, formando parte de la misma tres vagones de pasajeros que serán abiertos en verano y cerrados en invierno.

Respecto a las actuaciones en el camino, se trata de la colocación de una vía de 60 cm de anchura entre rieles metálicos, por tramos, donde los tramos 1 de 238,78 m, y 3 de 50,64 m, prevén una vía cajeadada en el propio camino, de modo que solo sobresalgan de la plataforma del camino los 9,50 cm de altura que se prevén para el riel, con el objeto de hacer compatible el tránsito de vehículos habitual con la vía. Los tramos 2 de 2.201,67 m, y 4 de 341,71 m, prevén la instalación de la vía paralela a la plataforma del camino, en un lado, de modo que el tránsito de vehículos sea paralelo a la vía y por el exterior de ésta. Así, sobre el terreno firme, debidamente nivelado y compactado, se colocarán las traviesas o durmientes de madera de 1,20 m de longitud, y una capa de balasto de 15 cm. Sobre este conjunto se fijarán los rieles de sección tipo "decauville" de altura 9,5 cm. La velocidad del tren no superará los 30 km/h, y se prevé la colocación de cremalleras en los tramos de vía que superen el 6 % de pendiente. La pendiente máxima prevista es de 9,5 %.



El abastecimiento de agua se resolverá mediante la conexión a la red municipal existente en el camino asfaltado. El saneamiento se resolverá mediante la ejecución de una fosa de acumulación estanca soterrada junto a la caseta, de 20 m³ de capacidad, que deberá ser vaciada periódicamente cada 2-3 semanas en temporada alta y de 4-5 semanas en temporada media y baja por empresa especializada, por lo que se dispondrá del contrato de gestión de residuos correspondiente. La conexión eléctrica se resolverá mediante la instalación de placas solares con acumuladores, que se colocarán en la cubierta del edificio municipal cercano. Desde esta instalación se llevará la corriente eléctrica bajo zanja, hasta la caseta. Junto a la caseta se colocarán papeleras de recogida selectiva de residuos, cuyas bolsas serán transportadas por los propios trabajadores hasta los contenedores de la localidad.

Los servicios urbanísticos incluyen el acceso rodado desde camino pavimentado comunicado con el casco urbano de Piedrafita de Jaca y adecuado para el uso pretendido de la parcela. Se prevé que los usuarios de la instalación estacionen sus vehículos en el aparcamiento ubicado en Piedrafita de Jaca y sean trasladados hasta el comienzo de la ruta mediante furgoneta o vehículo similar.

El camino donde se instalará la vía es transitado por tractores y vehículos todoterreno, que podrán seguir utilizándola, dado que se plantea la instalación de una vía compatible con este uso existente. Los pasos de agua a lo largo del camino quedan resueltos previamente, considerándose la plataforma del camino apta para la instalación de la vía. Únicamente se ejecutará la instalación de un paso canadiense en el punto de coordenadas UTM ETRS89 30 718.383/4.728.827.

Los movimientos de tierras incluyen el desbroce y limpieza del terreno en la parte final de la vía, en los espacios donde resulta necesario para la colocación de los contenedores de guarda del tren. Se realizará una excavación para la fosa de acumulación, de dimensiones 6,25 x 3,90 m y 3,20 m de profundidad y otra para la posterior ejecución del paso canadiense de ganado, de dimensiones 4,50 x 2 m y 0,70 m de profundidad. Igualmente se realizarán las excavaciones de las zanjas para la acometida de abastecimiento, la línea eléctrica desde la instalación fotovoltaica y la red de saneamiento. En los tramos donde resulta necesario que la plataforma de la vía quede nivelada con el terreno, se realizará igualmente el cajado de la misma, con una anchura de 1,20 m y una profundidad de 15 cm.

Se incluye un Plan de Gestión de Residuos, donde destacan los 126 m³ de 17 05 04 Tierra y piedras distintas de las especificadas en el código 17 05 03; 6 m³ de 17 02 03 plástico; y 2 m³ de 17 02 01 madera.

El tren funcionará con combustible de gas natural, siendo este combustible fósil el que menos cantidad de emisiones de CO₂ produce.

El tiempo estimado para la ejecución de la obra es de un mes.

El Documento Ambiental aporta información sobre la geología, clima, hidrología, vegetación, fauna, figuras de protección ambiental, medio socioeconómico y paisaje, determinando que el proyecto se encuentra en un entorno de importantes valores ambientales como justifican el gran número de figuras de protección, como el ZEC de Telera-Acumuer, los Hábitats de Interés Comunitario 6510 y 9180, el PORN de Anayet-Partacua, Reserva de la Biosfera, el ámbito de protección del Plan de Conservación del Quebrantahuesos y existencia del Árbol singular "Haya de campo Tiburcio". Toda la superficie de afección se haya incluida en el Monte de Utilidad Pública Demanial Catalogado, número 288, denominado "Puerto Lana Mayor", en el término municipal de Biescas. Según el Plan General de Ordenación Urbana de Biescas, la pista por la que se traza la vía se encuentra en Suelo No Urbanizable de Especial Protección.

La identificación y valoración de impactos ambientales identifica impactos sobre la atmósfera dado que durante la fase de funcionamiento, esta actividad funcionará con combustible de gas natural, siendo este combustible fósil el que menos cantidad de emisiones de CO₂ produce, si bien, el entorno forestal en el que se encuentra absorberá todo tipo de posible contaminación, obteniéndose un entorno limpio y sostenible; sobre el suelo considerado como significativo y moderado principalmente motivado en fase de obras porque todas las actuaciones se realizan en suelos permeables y atravesados por varios barrancos, que, aunque no son permanentes, si pueden arrastrar los posibles vertidos puntuales y durante la fase de funcionamiento por el aparcamiento, que se realiza sobre firme permeable de tierra, por lo que los vertidos accidentales sí pueden provocar una contaminación puntual de la tierra; sobre las aguas considerado en fase de explotación como significativo dado que el tren promueve un aumento de turistas en la parte final del mismo, pero no propone ningún tipo de aseo en la parte más natural de toda la instalación, si bien como medida correctora se propone la construcción de un aseo tipo modulo portátil; sobre la vegetación principalmente por la instalación de dos contenedores para la guarda de los vagones que supone, la apertura un nuevo tramo de pista afectando como mínimo a una superficie de 160 m² de bosque formado



por abedules y boj, así como por pisoteo en fase de explotación; sobre la fauna considerado como significativo en fase de funcionamiento por la masificación de turistas, principalmente en la parte final (entorno natural) de las vías y sin que se haya podido estimar la generación de ruido de esta locomotora y sus vagones, así como el posible ruido provocado por los visitantes, por lo que se propone la realización de estudios de ruidos, durante las épocas de reproducción de la fauna, con objeto de valorar posibles medidas que disminuyan o eviten este tipo de molestias durante la época reproductora; y sobre las figuras de protección ambiental considerada como no significativa sobre los hábitats en fase de construcción, o sobre el ZEC en fase de explotación; sobre el paisaje considerada igualmente como no significativa dado que la actuación se realiza sobre una pista existente (por lo que no es necesaria la apertura de pista ni desmonte de la vegetación) y además dicha pista transcurre por debajo de un bosque de hayas que la cubre, haciendo invisible esta actividad. El impacto sobre los riesgos naturales, se destaca que toda actuación se sitúa sobre los límites de tipo de riesgo de incendios número 4, que supone una alta importancia de protección, pero baja peligrosidad, por lo que se considera como no significativa y compatible y destacando el mantenimiento periódico de la pista y que la construcción de las vías en la pista no es un limitante para la circulación de vehículos sobre la misma. Sobre el medio socioeconómico y población se considera que la población de Piedrafita de Jaca tiene todos los años un grave problema de congestión de tráfico, al tener una mayor afluencia que la capacidad de sus aparcamientos, para lo que se están realizando actuaciones para la descongestión del tráfico en la población desde la administración del ayuntamiento pedáneo.

La valoración de impactos concluye que se estiman como moderados en fase de obras los impactos por la generación de residuos, sobre la vegetación natural y la fauna, y en fase de funcionamiento por la contaminación de suelos, generación de residuos, modificación de la red de escorrentías, y sobre la fauna.

Entre las medidas preventivas y correctoras destaca la colocación de un punto limpio, construcción de aseos, o la limitación de periodos de obras fuera del periodo de reproducción de las especies de fauna del entorno, es decir, del 15 de diciembre al 1 de junio. Como medida compensatoria para evitar el posible "pisoteo" de los pastos de la parcela afectada, se propone el trazado de caminos en el interior de la parcela, únicamente delimitados por piedras del lugar o con rondines de madera grapados al suelo. Con respecto a la conservación de los pastos, se propone fomentar las prácticas de manejo de pastos mediante 1 o 2 cortes de hierba al año, condicionando el segundo al riego estival, y usar abono orgánico (o estiércol del entorno) para las mejoras del suelo. Para el manejo de los pastos, también se puede dejar que pascen el ganado dentro de la parcela, durante las épocas del año de menor afluencia. Finalmente, para reducir la congestión que se produce durante los meses de verano en esta población y en la carretera que une la población de Piedrafita de Jaca con el parque faunístico de Lacuniacha, se propone como medida, que todos los clientes de esta actividad aparquen en el aparcamiento municipal, desde donde tomaran un tren de ruedas que les conducirá hasta el andén de salida. Se propone también el acondicionamiento del merendero en la parcela de fin de trayecto, si bien esta fuera del presente proyecto, pudiendo ser realizadas en un futuro por la Entidad Menor de Piedrafita de Jaca.

El Plan de vigilancia ambiental tiene como objetivos el control de la correcta ejecución de las medidas previstas en el apartado de medidas preventivas, protectoras y correctoras del documento ambiental, verificar el grado de eficacia de las medidas establecidas y ejecutadas y cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer los remedios adecuados, detectar impactos no previstos en el análisis de impacto ambiental y prever las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos, y ofrecer un método sistemático, lo más sencillo y económico posible, para realizar la vigilancia de una forma eficaz.

2. Alternativas planteadas.

Las alternativas incluyen la Alternativa 0 o no realización del proyecto, lo que supondría la no afección a ningún elemento del medio natural (flora, fauna, geomorfología, etc.), y, sin embargo, repercutiría de forma negativa sobre el medio socioeconómico de la zona (desarrollo económico), que en la actualidad se centra prácticamente en el Parque faunístico de Lacuniacha, dado que el turismo de naturaleza (senderismo y btt), no supone un aporte económico a la población. La Alternativa 1 consiste en la construcción de un tren de vías desde la población de Piedrafita, tomando un tren de ruedas que ascenderá desde Piedrafita hasta el aparcamiento de Lacuniacha, donde se ubicará la estación y andén de partida por una pista en buen estado de conservación y con una cota prácticamente plana y uniforme, sobre la que se graparán las vías por las que circulará el tren y sus vagones. La Alternativa 2 consiste en



la apertura de nuevos tramos de pista entre la población de Piedrafita de Jaca y el inicio de la pista existente, con objeto de poder instalar las vías de tren desde el núcleo de población. Dado el desnivel entre la población y el inicio de la pista, esto supone la apertura de una mayor longitud de nueva pista (zig-zag), afectando a una anchura mayor (desmontes-terraplén). Se opta por la Alternativa 1, dado que se adapta al territorio existente.

3. Documentación presentada.

Documento Ambiental (artículo 37.1 Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón). Fecha de presentación: 13 de mayo de 2022.

4. Tramitación, información pública y consultas realizadas.

En junio y julio de 2022 se remite un ejemplar del Documento Ambiental a las siguientes administraciones y/o entidades para realizar las consultas preceptivas que conlleva el procedimiento:

- Ayuntamiento de Biescas.
- entidad local Menor de Piedrafita de Jaca.
- Comarca del Alto Gállego.
- Confederación Hidrográfica del Ebro.
- Servicio Provincial de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente de Huesca.
- Dirección General de Ordenación del Territorio.
- Dirección General de Patrimonio Cultural.
- Dirección General de Turismo.
- Dirección General de Urbanismo.
- Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal.
- Dirección General de Movilidad e Infraestructuras.
- Acción Verde Aragonesa.
- Asociación Española para la Conservación y Estudio de Murciélagos (SECEMU).
- Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR).
- Ecologistas en Acción - Ecofontaneros.
- Ecologistas en Acción - Onso.
- Fundación Ecología y Desarrollo.
- Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos.
- Sociedad Española de Ornitología (Seo-BirdLife).

Anuncio del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental publicado en el "Boletín Oficial de Aragón", número 146, de 28 de julio de 2022, para identificar posibles afectados.

Finalizado el plazo máximo fijado para la contestación se reciben respuestas de las siguientes administraciones y/o entidades consultadas:

- entidad local de Piedrafita de Jaca comunica las alegaciones según lo acordado en la sesión extraordinaria urgente de la Asamblea vecinal celebrada el día 24 de agosto de 2022. Señala que en la documentación aportada por el promotor se afirma que se cuenta con el apoyo del Ayuntamiento de Piedrafita de Jaca, pero no consta ningún documento que certifique ese apoyo. Por otra parte, el camino en el que se ubica el proyecto es un camino público utilizado por cazadores, ganaderos, apicultores y propietarios de los campos a los que da acceso y para realizar acciones de gestión forestal del municipio, por lo que la instalación del tren turístico supondría una reducción de la sección del camino, impidiendo así que los vehículos puedan cruzarse y, por tanto, dificultando la movilidad en el mismo. Además, la dificultad de circulación se vería agravada en caso de emergencia, por ejemplo, incendios forestales. Se hace referencia a la existencia de un punto limpio que no existe y, además, la parcela da acceso a la Ermita de la Santa Cruz, edificio de carácter histórico e interés patrimonial. Los promotores consideran, que el proyecto debe ser considerado como de "interés público y social", sin que se aporte ninguna documentación sobre la posible tramitación de esta categoría y el número de puestos de trabajo que se van a crear, valorado en 3 o 4 puestos fijos y no estacionales. La climatología y las características geográficas de la ubicación propuesta impiden el desarrollo de la actividad a lo largo de los 12 meses del año, por ello, se considera que no es un argumento para que el proyecto tenga tal consideración. Finalmente, determina que no se concretan ciertos aspectos técnicos del proyecto en cuanto a las placas fotovoltaicas y el régimen de autoconsumo, dado que las placas se ubicarían sobre un tejado de una nave municipal sobre la que no se aporte ninguna documentación de acuerdo municipal de uso de la misma, que está en peligro de derrumbe y se prohíbe el paso a sus inmediaciones. Esta nave requiere una rehabilitación y una retirada de las placas de fibrocemento de amianto para su uso. se indica que el combustible utilizado por el tren será GLP, pero en ningún momento se menciona el almacenamiento de dicho combustible y el impacto medioambiental del



mismo. Además, dicho depósito, hipotéticamente, se situaría próximo o dentro de una zona forestal, aumentando el riesgo de incendios.

- Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal informa realizando breve descripción del proyecto e identifica los hábitats, flora y fauna afectados, las zonas ambientalmente sensibles existentes en el entorno (Plan de recuperación del quebrantahuesos, PORN, Red Natura 2000, y Montes públicos). Concluye que, una vez visto el documento presentado y la información disponible en esa Dirección General, se considera oportuno someter la solicitud de la actuación al procedimiento de Evaluación Ambiental Ordinaria, dado que las obras se llevarán a cabo en un área sensible con diversas figuras de protección ambiental y con presencia cercana de quebrantahuesos, catalogado en “peligro de extinción” en el catálogo de especies amenazadas de Aragón. Señala una serie de aspectos a incluir en el estudio de impacto ambiental respecto a los hábitats, flora amenazada, efectos sobre la fauna y ruido generado, realización de estudio de carga y analizar si se cumplen todas las condiciones previstas en el artículo 71 del texto refundido de la Ley de Montes de Aragón.

- Dirección General de Ordenación del Territorio informa realizando un resumen del proyecto. A continuación, resume las alternativas propuestas instando a realizar el estudio de alternativas de acuerdo al contenido mínimo que establece el artículo 37.1.c) de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón. Indica la catalogación ambiental del proyecto de acuerdo a las distintas figuras ambientales. A su vez, indica que a nivel urbanístico, el municipio de Biescas dispone de PGOU cuyo texto refundido fue publicado en 2012, y que las instalaciones se ubican en Suelo No Urbanizable Especial vinculado a Espacios Naturales (SNU-E), por lo que deberá cumplirse con lo establecido en la figura urbanística del propio municipio, así como con lo dispuesto en el texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, aprobado por Decreto Legislativo 1/2014, de 8 julio, del Gobierno de Aragón. Según el Mapa de Paisaje elaborado por esta Dirección General para la comarca de Alto Gállego, el proyecto afecta a la Unidad de Paisaje denominada “Alto Gallego Norte”, con calidad homogeneizada media (10 sobre 10) y fragilidad homogeneizada muy alta (5 sobre 5). En cumplimiento de la Estrategia 5.2. E3. Integración paisajística de proyectos de la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón, aprobada por Decreto 202/2014, de 2 de diciembre, del Gobierno de Aragón, el promotor deberá velar por la conservación de los valores paisajísticos mediante la integración de todos los elementos del proyecto en el paisaje, tanto en las fases de diseño y ejecución de las obras como en la explotación y en la restauración del medio afectado. Se tendrán en cuenta las disposiciones contenidas en la Orden sobre prevención y lucha contra los incendios forestales en la Comunidad Autónoma de Aragón para la campaña anual en vigor. Concluye que analizada la documentación aportada a la luz de la normativa específica en materia de ordenación del territorio constituida por el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón, aprobado por Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón, la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón, aprobada mediante Decreto 202/2014, de 2 de diciembre, del Gobierno de Aragón, y las Directrices Parciales de Ordenación del Territorio del Pirineo Aragonés, aprobadas por el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, cuya finalidad es la ordenación de áreas geográficas supramunicipales, que por sus circunstancias específicas precisan de una ordenación singular, se entiende que la actuación puede tener incidencia territorial negativa.

- Consejo Provincial de Urbanismo de Huesca en sesión celebrada el 16 de noviembre de 2022 acuerda informar que, en cuanto a las condiciones urbanísticas, Biescas cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) cuyo texto refundido fue aceptado por el Consejo Provincial de Urbanismo de Huesca en sesión celebrada el 10 de abril de 2012. Posteriormente se han tramitado una corrección de errores y diversas modificaciones aisladas. Según el vigente PGOU, las parcelas en las que se plantea la actuación tendrían la consideración de suelo no urbanizable. Zona B. Montano Húmedo, definida en su artículo 195. Además del planeamiento urbanístico, en el municipio de Biescas resulta de aplicación 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 (DPOT). Concretamente, menciona el artículo 82 de las DPOT que establece los requisitos paisajísticos para la edificación. En función de la regulación expuesta, si bien el vigente PGOU no contempla específicamente el uso proyectado, cabe considerar que sería autorizable como actuación de interés público o social, asimilable a un uso deportivo-ocio recreativo, siempre y cuando el Ayuntamiento aprecie la concurrencia de dicho interés. En ese sentido, por analogía con lo previsto en el artículo 36.1.c) del TRLUA se considera necesario que la resolución definitiva municipal que, en su caso, autorice el proyecto, incorpore la valoración del interés social concurrente en la actuación. A estos efectos, la resolución del órgano ambiental se deberá comunicar tanto a



la entidad local Menor de Piedrafita de Jaca como al Ayuntamiento de Biescas, a efectos de valorar si la declaración de interés público se encuentra en la esfera de competencias de este último, según la legislación vigente. En cuanto a las características de la actuación planteada, se consideran compatibles con la regulación aplicable. Finalmente señala una serie de cuestiones a atender, entre los que se incluyen que debe justificarse, en su caso, el cumplimiento del Decreto 94/2009, de 26 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la revisión de las Directrices sectoriales sobre actividades e instalaciones ganaderas, contar con autorización de los organismos o entidades competentes en materia de abastecimiento de agua o cualquier otro servicio que se prevea, se solicitará informe a la Dirección General de Interior y Protección Civil del Gobierno de Aragón, y que el proyecto esté suscrito por técnico competente.

- Dirección General de Patrimonio Cultural informa que consultados los datos existentes en la Carta Paleontológica de Aragón y el ámbito de actuación, esta zona está compuesta por materiales con interés paleontológico con potencial para albergar yacimientos paleontológicos. En cualquier caso, la falta de estudios metódicos sobre el terreno afectado hace que sea necesaria la realización de prospecciones paleontológicas en las áreas afectadas por materiales paleozoicos para descartar posibles afecciones al patrimonio paleontológico. A su vez, consultados los datos existentes en la Carta Arqueológica de Aragón y en los informes de esta Dirección General, y dada la situación y emplazamiento del proyecto, se considera posible la afección de este proyecto al patrimonio arqueológico aragonés, por lo que resulta imprescindible la realización de labores de prospección arqueológica en las zonas afectadas directa o indirectamente por el proyecto y que supongan remoción de tierras, además de posibles aperturas de vías de acceso para el desarrollo de los trabajos. Se determinan una serie de aspectos a tener en cuenta para la realización de las prospecciones y su tramitación.

- Confederación Hidrográfica del Ebro, en su informe incluye un resumen del proyecto, así como diversas consideraciones de afecciones sobre el medio hídrico. La zona en la que se prevé la implantación del tren turístico corresponde a las cuencas vertientes del Embalse de Búbal (código ES09125) y del río Gállego desde la Presa de Búbal hasta el río Sía (inicio del tramo canalizado aguas abajo de Biescas) y el retorno de las centrales de Biescas I y II (código ES091706). A lo largo del trazado de la pista por donde se instalará la vía se observa el cruce de un total de 4 barrancos, que finalizan todos en un único cauce, afluente por la margen derecha del río Gállego. La zona objeto de estudio se incluye en la masa de agua subterránea ES091027 "Ezcaurre - Peña Telera". Concluye informando que se estiman compatibles en cuanto al sistema hídrico se refiere, a salvo del cumplimiento de las medidas contempladas en el Documento Ambiental aportado, así como se lleven a cabo todas aquellas necesarias para proteger el medio hídrico de la zona de actuación, tanto de carácter superficial como subterráneo, evitando su contaminación o degradación, en especial de los cuatro barrancos innominados que vierten sus aguas al río Gállego, así como de la vegetación y fauna asociada, garantizando que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona y asegurando en todo momento la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Por último, deberán extremarse las precauciones durante la fase de obras para evitar la afección a los cursos de agua de la zona, teniendo especial cuidado con la escorrentía y el aporte de sólidos en suspensión a la red hidrológica, evitando cualquier tipo de contaminación accidental por vertido de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes. Se incluye anexo de criterios técnicos para la autorización de actuaciones en DPH.

- Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos y Asociación Naturalista de Aragón ANSAR, con alegaciones similares, determinan las figuras ambientales afectadas y consideran necesaria la realización de un estudio geotécnico para una infraestructura de casi 3.000 m, prevención de drenajes y necesidad de estudios para determinar la afección a la fauna vinculada a estos cauces, valoración de afecciones a otros usuarios de la pista dificultando el acceso para propietarios, gestión forestal, extinción de incendios o protección civil, cuantificación de los movimientos de tierras, balasto, paneles solares, documentación sobre puestos de trabajo y plan de viabilidad económica, saturación de los aparcamientos, restauración e impacto paisajístico, y afección a Red Natura 2000 y otros valores ambientales. Asociación Naturalista de Aragón ANSAR consideran que el proyecto puede ser parte de un proyecto de mayor alcance cuya tramitación no debe fraccionarse. Concluyen que, el proyecto es incompatible con los valores ambientales y paisajísticos, y solicitan que el proyecto sea sometido a una evaluación ambiental ordinaria debiendo estar claramente definidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias para garantizar los objetivos prioritarios de los Espacios de la Red Natura de Aragón.

- Amigos de la Tierra (Aragón), presenta escrito de alegaciones en donde señala la situación actual en el Valle de Tena con tirolinas, pasarelas, columpios, pistas de esquí, aprovecha-



mientos hidroeléctricos, etc. y señala que se trata de un turismo masificado de alto impacto ambiental. Se señala las figuras ambientales en el ámbito del proyecto. Se alega que falta el estudio geotécnico para una infraestructura de casi 3.000 m. La intersección de cuatro barrancos de manera que se tiene que estudiar su afección, así como la necesidad de estudios para determinar la afección a la fauna vinculada a estos cauces. Destaca la falta de aparcamiento, situación que agravaría con el proyecto, y la falta de valoración de afecciones a otros usuarios de la pista dificultando el acceso para propietarios, gestión forestal, extinción de incendios o protección civil, y que la anchura de la pista existente es insuficiente para compatibilizar el paso de personas y vehículos de ruedas con la vía férrea, por lo que sería necesaria una actuación de desmonte que se estima inaceptable. No se cuantifican los movimientos de tierras, balasto, paneles solares, ni se aportan documentos sobre acuerdo municipales. Se indica la falta de documentación relativa al interés público, la falta de análisis de la alternativa 0, y la contradicción de entre la valoración de nula o reducida afección paisajística con la propuesta de un plan de restauración. Concluyen que, el proyecto es incompatible con los valores ambientales y paisajísticos, y solicita que el proyecto sea sometido a una evaluación ambiental ordinaria rigurosa con una Alternativa 0 bien desarrollada, un estudio de flora y fauna de al menos un ciclo anual y un estudio geotécnico adecuado a una zona de montaña de fuertes pendientes e inestable, con episodios de precipitaciones explosivos. De forma extemporánea, presenta alegaciones complementarias con referencias al Plan básico de gestión y conservación del espacio protegido de la Red Natura 2000 afectado y los Hábitats de Interés Comunitario afectados, indicando que, en principio, sólo podrían ser autorizados aquellos proyectos que no ocasionen una pérdida de integridad ecológica del espacio. Concluye que considerando la fragilidad y el valor ecológico del enclave y las afecciones que el proyecto tendría sobre valores singulares y esenciales, y que se aplique una evaluación ambiental adecuada.

- Asociación Cultural Pie de Telera, justifica su condición de interesada en el procedimiento y considera que el Proyecto de Tren turístico en Piedrafita de Jaca perjudica sus intereses legítimos. Alega señalando un error en la justificación del proyecto del documento ambiental. Alega que el uso del tren supondría un uso motorizado de las pistas por lo que sería un uso incompatible con la normativa urbanística actual. Se cuestiona el análisis de alternativas alegando que no es necesario la ejecución de una nueva atracción turística con las características indicadas. Se señalan algunos aspectos inciertos y manifestaciones contradictorias en la documentación aportada, tanto en el apartado de alternativas, capacidad de los parkings, afección paisajística, tratamientos y podas de la vegetación, o carencia de un estudio geotécnico dado el peso de la máquina tractora. Una de las principales características de la elección de la ubicación para realizar el tren se basa en que es una pista accesible, bien conservada y sin pendientes de unos 3 km de longitud. Por este mismo hecho, cualquier persona puede recorrerla para llegar a la parcela con vistas sin necesidad de contar con un medio de transporte que produzca emisiones de CO₂ innecesarias. Tampoco quedan definidos correctamente los movimientos de tierras, los desmontes en planimetría. El proyecto corta cuatro barrancos por lo que se debería garantizar el correcto drenaje de estas intercesiones y las consecuencias que estas actuaciones pueden tener sobre los propios barrancos o la derivación de sus caudales. Considera imprescindible realizar estudios concretos de prospección en esos barrancos para determinar la presencia de anfibios en estos los mismos y cuyo hábitat reconoce el propio estudio. Por otra parte, la reducción de la sección del camino en los tramos 2 y 4 supone que los vehículos no puedan cruzarse y en caso de emergencia (incendios forestales, accidentes, etc.), la movilidad se vería extremadamente comprometida. Se considera que la circulación de vehículos y trenes por la misma traza en los tramos 1 y 3 es intolerable por el peligro que representa. Entre otros aspectos técnicos, se indica que no se cuantifica ni la extensión de las placas fotovoltaicas ni las baterías de acumulación que serían necesarias para alimentar la máquina eléctrica del tren, afirmando que el tren funcionaría en régimen de autoconsumo, y se expresa la duda de esta posibilidad en situaciones climáticas en las que el sol no proporcione la intensidad necesaria. Como alternativa, no existen líneas eléctricas de dominio público en la zona donde se ubica el proyecto y no se menciona el almacenamiento, en su caso del GLP. Las placas se ubicarían sobre un tejado de una nave municipal sobre la que no se aporte ninguna documentación de acuerdo municipal de uso de la misma, que está en peligro de derrumbe y se prohíbe el paso a sus inmediaciones. Esta nave requiere una rehabilitación y una retirada de las placas de fibrocemento de amianto para su uso. No se incluye un estudio económico del proyecto. Según el estudio, las traviesas de madera serán reutilizadas, por lo tanto, seguramente estarán tratadas con creosota, un producto cancerígeno que hace que la madera tratada sea un residuo peligroso. Se indica que el combustible utilizado por el tren será GLP, pero en ningún momento se menciona el almace-



namiento de dicho combustible y el impacto medioambiental del mismo. Además, dicho depósito hipotéticamente se situaría próximo o dentro de una zona forestal, aumentando el riesgo de incendios. Se hace referencia a la existencia de un punto limpio en la parcela con referencia catastral 2081J501000990000HL, si bien en la actualidad en esta parcela no existe el punto limpio referenciado y además da acceso a la Ermita de la Santa Cruz, edificio de carácter histórico e interés patrimonial. Finalmente, se indica que el proyecto se desarrolla por una pista que forma parte de la Red de Senderos Turísticos de Aragón, una red de senderos que pone en valor la naturaleza, la cultura y el patrimonio de distintas zonas aragonesas, así como forma parte de la Red de Senderos de Marcha Nórdica de la Comarca del Alto Gállego. La ejecución de dicho proyecto conllevaría a la alteración de este sendero, afectando directamente al entorno y restando interés paisajístico y natural. Por todo ello, determina que dadas las características del proyecto en cuestión, el evidente impacto que generaría en la zona por su afección significativa al medio ambiente y su incompatibilidad para garantizar los objetivos de conservación planteados para las especies y los espacios en el área en la que pretende desarrollarse, así como los valores paisajísticos entienden que dicho proyecto es incompatible con dichos objetivos, y se solicita que el trámite concluya en una evaluación de impacto medioambientalmente insostenible para el proyecto de referencia. En caso de no concluir con una evaluación de impacto medioambientalmente insostenible, se solicita que el proyecto sea sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

- Parque Faunístico de los Pirineos SA, propietaria del Parque Faunístico de Lacuniacha, informa que este se encuentra colindante con los terrenos donde se pretende la construcción del andén, caseta de tickets y baños del proyecto de espacio recreativo Tren Turístico. Las vías discurrirán paralelas a parte de la valla periférica del parque, y además el andén de final del trayecto y caseta para guardar la atracción, irá cercano a la valla periférica de la zona más alta del Parque. Que el proyecto cita en reiteradas ocasiones a la Lacuniacha e incluso se refiere a medidas preventivas y correctoras que vulneran los derechos de la empresa concesionaria del espacio "La Pinosa", al obstaculizar el desarrollo normal de su actividad. Una de las instalaciones del citado proyecto (placas solares) se ubican sobre el tejado de una nave ganadera, concretamente sobre la parte ocupada desde hace más 20 años por la empresa. Alega que la justificación del proyecto se refiere a un parque de autocaravanas y el proyecto a un tren turístico por lo que se podría estar fraccionando el proyecto. Alega que el proyecto presenta imprecisiones, omisiones y es técnicamente insuficiente, en su justificación, abastecimiento de aguas ya que la red municipal no llega a esa zona, sistema eléctrico, y en el interés público o social visto que Piedrafita de Jaca tiene su actividad económica dinamizada, sin necesidad de nuevas instalaciones, y disposición de aparcamientos para lo que para desarrollar cualquier actividad en la zona debería exigirse al promotor un aparcamiento. Expone que el uso es incompatible con la normativa urbanística por un uso motorizado de la pista, y que la actuación produce impacto ambiental sobre el quebrantahuesos y con el comedero de aves necrófagas gestionado por Lacuniacha. Solicita finalmente que se declare la inadmisión de la solicitud al ser el proyecto manifiestamente inviable por razones medioambientales y, subsidiariamente, se someta a una evaluación de impacto ambiental ordinaria.

- Alegaciones de particulares afectados por el proyecto o propietarios de fincas en las zonas que tienen acceso desde la pista en la que se proyecta el tren turístico, realizan las mismas alegaciones que las realizadas por la Asociación Cultural Pie de Telera ya resumidas en párrafo anterior. Solicitan finalmente que se declare insuficiente la información aportada por el promotor en el estudio de impacto ambiental simplificado y se concluya una evaluación de impacto ambiental desfavorable para el proyecto de referencia.

- Alegaciones de particulares que justifican que el camino lo utilizan los propietarios de los campos a los que da acceso, cazadores, ganaderos y apicultores, y el EIA simplificado no ha contemplado el impacto del proyecto sobre la movilidad en la zona pese a que el proyecto anula, de facto, el único camino de acceso a la Selva de Búbal y a buena parte de las parcelas rústicas del municipio. A los propietarios de las parcelas del polígono 501 de Piedrafita de Jaca, el proyecto supone la imposibilidad de realizar cualquier actuación en ellas ya que se quedarían sin acceso.

5. Características del medio natural y calificación del espacio.

Descripción general.

El proyecto se prevé ubicar a unos 600 m al norte del núcleo urbano de Piedrafita, ubicado al norte del término municipal de Biescas, que se corresponde con la vertiente norte de la Peña Telera en su zona más oriental, de sustrato calizo dominante y en menor medida pizarras, escasamente asentado por la elevada erosión mecánica a la que está sometido por la



pendiente. Hidrológicamente se ubica en la cuenca alta del río Gállego, y la pista es cruzada por varios barrancos que descienden de Peña Telera.

La vegetación natural está dominada por un bosque mixto de pino silvestre, abedul, haya, serval, espinos albar, boj, acebo, etc. cuyas comunidades vegetales mejor conservadas en el entorno han sido inventariadas como Hábitats de Interés Comunitario 5110 "Formaciones estables xerotermófilas de *Buxus sempervirens* en pendientes rocosas (*Berberidion* p.p.)", 6210 "Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (*Festuco-Brometalia*) (*parajes con importantes orquídeas)", 6410 "Prados con molinias sobre sustratos calcáreos", 6510 "Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)", 8130 "Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos", 9130 "Hayedos del *Asperulo-Fagetum*", 9180 "Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del Tilio-Acerion (*)", y 9240 "Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*". Entre la flora incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (Decreto 129/2022, de 5 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se crea el Listado Aragonés de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y se regula el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón) es probable la presencia de *Gentiana lutea montserratii* y de acebo.

Entre la fauna incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón en el entorno cercano se conoce la presencia de puntos de nidificación de quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), incluido como "en peligro de extinción" en el Catálogo Aragonés, y alimoche (*Neophron percnopterus*), incluido como "vulnerable". Otras especies en campeo en la zona son milano real, milano negro, buitre leonado, águila real y águila culebrera. Además, presencia de especies como alondra común, jilguero, triguero y cuervo. Hay presencia también de quirópteros como murciélago montañero (*Hypsugo savii*) y murciélago de hortelano (*Eptesicus serotinus*). En los cauces del entorno posible presencia de anfibios como sapo partero común (*Alytes obstetricans*), sapo común (*Bufo bufo*), y rana común (*Rana perezi*).

Aspectos singulares.

- Red Natura 2000 ZEC ES2410024 "Telera-Acumuer", cuyo Plan básico de gestión y conservación ha sido aprobado por el Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, y publicado en el "Boletín Oficial de Aragón" mediante Resolución de 8 de febrero de 2021.

- Ámbito territorial del Decreto 223/2006, de 7 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se inicia el procedimiento de aprobación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Anayet-Partacua y se crea un Consejo consultivo y de participación.

- Reserva de la Biosfera Ordesa - Viñamala, declarada por la UNESCO.

- Ámbito de aplicación 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. El final del trazado queda dentro de una de las áreas críticas para la especie, con varios puntos de nidificación a menos de 1 km.

- En las proximidades del proyecto, se ubica el árbol singular Haya del Campo Tiburcio (Decreto 27/2015, de 24 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se regula el Catálogo de árboles y arboledas singulares de Aragón).

- Dominio Público Forestal, Monte Catalogado de Utilidad Pública número H-288 "Puerto Lana Mayor" cuya titularidad ostenta la entidad local Menor Piedrafita de Jaca (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).

- En el municipio de Biescas resulta de aplicación 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 (DPOT).

- La actuación queda ubicada dentro de zonas de 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.

6. Potenciales impactos del proyecto y valoración.

a) Afecciones sobre la atmósfera y el aire. Valoración: impacto potencial medio. Por el incremento de la contaminación, nivel de polvo y ruido motivados por el incremento del tráfico de vehículos y de maquinaria en el entorno de las obras, por las labores de excavación, movimientos de tierras y materiales y otras acciones de obra como pueda ser el bateo y regulado del balasto, y/o soldadura de los rieles. En fase de explotación de la vía el impacto se generará por el aumento de emisiones de gases de efecto invernadero y de ruidos por el incremento del uso de la vía, por las emisiones del motor de GLP y por el ruido del tren, que será más significativo en los tramos con cremallera.



- b) Afección sobre el suelo, relieve, y geología. Valoración: impacto potencial medio. El proyecto prevé ocupar una superficie total de 4.285 m², discurriendo por una pista existente de pendiente media, estimando un peso de la máquina tractora de 4 Tn, sin que se haya realizado un estudio geológico y geotécnico, de forma que se asegure que no se producirán desprendimientos o deslizamientos teniendo en cuenta la elevada pendiente de la ladera por la que discurre la pista. Los movimientos de tierras aparentemente están minorados al no incluir las excavaciones necesarias para instalar los elementos de anclaje en el terreno de la cremallera prevista en distintos tramos. No se detallan los aspectos técnicos de detalle de la cremallera prevista para los tramos de mayor pendiente. Adicionalmente, podría producirse la contaminación del suelo y de las aguas debido a vertidos accidentales de la maquinaria asociada a la obra. El relieve no se verá afectado en gran medida al proyectarse la vía sobre pista existente.
- c) Afección sobre la hidrología. Valoración: impacto potencial medio. Se prevé el cruce de cuatro barrancos, sin que en el documento se detallan las acciones a realizar para garantizar el correcto drenaje de la nueva infraestructura, dado que la instalación de los raíles y plataforma puede suponer la modificación del drenaje de la pista pudiendo producir el encharcamiento de la pista y su saturación hídrica o la concentración de las aguas con posibilidad de favorecer la erosión en la pista. Riesgo de contaminación de las aguas por vertidos accidentales de la maquinaria tanto en la fase de construcción como en la fase de funcionamiento.
- d) Afección sobre la vegetación, flora y hábitats de interés comunitario. Valoración: impacto potencial medio-alto. Se va a ver afectada la vegetación natural por eliminación por ocupación directa del proyecto en el final del proyecto ocupando pradera y zona boscosa y en el inicio del proyecto en la fosa estanca junto al edificio de servicios, en unas superficies de moderada magnitud si bien con asociaciones vegetales de gran valor. En el documento ambiental se determina como impacto sobre la vegetación la realización de podas de algunos árboles colindantes a la pista, en la zona de mayor densidad al final de la pista, sin que haya realizado un dimensionamiento de los ejemplares a podar ni una estimación de la superficie de actuación afectada, de forma que se pueda valorar correctamente el impacto sobre la vegetación. No se definen las dimensiones del tren que permitan valorar las podas y cortas a realizar. Teniendo en cuenta que se trata de comunidades vegetales inventariadas como Hábitat de Interés Comunitario ubicados en el ámbito de la Red Natura 2000 se debe aplicar el principio de precaución y cautela. Por otra parte, en fase de explotación, el aumento en la frecuencia de visitantes supondrá también una afección por pisoteo sobre las comunidades vegetales, especialmente aquellas de porte herbáceo y arbustivo, así como sobre pastizales y praderas de uso ganadero, inventariadas como Hábitat de Interés Comunitario en el ámbito del ZEC "Telera - Acumuer". Entre las especies de flora amenazada con presencia en la zona y que pueden verse afectadas se incluyen *Gentiana lutea montserratii* y de acebo, sin que se hayan realizado prospecciones previas para determinar el alcance de la posible afección. Las obras y el funcionamiento de la actividad suponen un incremento potencial del riesgo de incendios forestales.
- e) Afección a la fauna y Plan de Recuperación del quebrantahuesos. Valoración: Impacto potencial alto. Afección a las especies forestales con presencia en la zona. A su vez, el proyecto se ubica próxima, a unos 900 m, de varios puntos de nidificación del quebrantahuesos, según determina la Dirección General de Sostenibilidad en su informe, por lo que se trata de un área sensible para la especie. Si bien se proponen medidas correctoras en fase de construcción, evitando la realización de obras durante el periodo de reproducción, el incremento potencial de visitantes en la zona podrá suponer la modificación de su hábitat con variaciones en el comportamiento y preferencias de la especie en estos territorios. Se debe valorar con un análisis ambiental más amplio la posibilidad de alterar el uso de estos puntos de nidificación al prever el funcionamiento de la actividad también durante los periodos más críticos para la especie. Otras especies de interés que pueden verse afectadas, incluidas también en el Decreto 129/2022, de 5 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se crea el Listado Aragonés de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y se regula el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón, son alimoche, milano real, águila real, buitre leonado, etc. El documento ambiental aportado valora como significativo y moderado el impacto sobre la fauna, por la masificación de turistas, principalmente en la parte final (entorno natural) de las vías, sin que se propongan medidas preventivas o correctoras al respecto, indicando únicamente que no se ha podido estimar la generación de ruido de la locomotora y sus vagones, así como el posible ruido provocado por los visitantes, por lo que



- se propone la realización de estudios de ruidos, durante las épocas de reproducción de la fauna, con objeto de valorar posibles medidas que disminuyan o eviten este tipo de molestias durante la época reproductora. Otras especies de fauna que pueden verse afectados son los anfibios dado el cruce de varios barrancos, que si bien se identifican en la descripción del medio del documento ambiental, no se analizan los potenciales impactos de la actuación sobre este grupo faunístico. Durante el periodo de explotación la mayor presencia de personas, ruidos, residuos, contaminación lumínica, etc. perturban el hábitat pudiendo inducir cambios en los hábitos de la fauna local, por un lado atracción de algunas especies (roedores, zorro, etc.) y por otro lado desplazamientos de otras especies. La implantación de este tipo de proyectos en una natural del Valle de Tena puede comportar, a medio y largo plazo, transformaciones relevantes del hábitat y comportamiento de dichas especies, cuyo alcance no queda bien determinado.
- f) Afección sobre la Red Natura 2000. Impacto potencial alto. El proyecto se ubica dentro del ámbito del ZEC ES2410024 “Telera Acumuer”, que dispone de su Plan básico de Gestión y Conservación aprobado por el Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, y publicado en el “Boletín Oficial de Aragón” mediante Resolución de 8 de febrero de 2021. El proyecto planteado no está vinculado a la gestión y manejo de este espacio. A la vista de la magnitud y efectos del proyecto sobre este espacio de la Red Natura 2000, el documento ambiental no incluye un apartado específico de afecciones directas o indirectas a los espacios Red Natura 2000, para la evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del espacio, tal y como se determina en el artículo 37, epígrafe e) de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón. Por ello, se considera que las potenciales afecciones sobre la Red Natura 2000, que pueden ser elevadas, no han sido suficientemente analizadas.
- g) Afección sobre el PORN “Anayet - Partacua” y sobre la Reserva de la Biosfera. Valoración: Impacto potencial medio-alto. El proyecto especifica que la instalación estará abierta todo el año, sin concretar el número estimado de visitantes por día y temporada, la afluencia en función de la estacionalidad, contaminación, ruidos, ni otros aspectos relevantes sobre el funcionamiento de la actividad, de forma que se puedan estimar las posibles repercusiones sobre el ámbito del PORN y de la Reserva de la Biosfera, valorando la compatibilidad o no del proyecto con los objetivos de conservación de estos espacios.
- h) Afección sobre el paisaje y el patrimonio cultural. Valoración: Impacto potencial alto. Si bien la cuenca visual y la visibilidad no son muy elevadas dada la amplia cobertura vegetal, la calidad paisajística del entorno y su fragilidad sí es elevada y la actuación puede suponer la concentración de visitantes en zonas que actualmente no presentan gran densidad de personas, por lo que supondrá una afección sobre los usuarios de los senderos turísticos de la zona. A pesar de que no se prevé una alteración significativa de la topografía de la zona por movimientos de tierras, las nuevas infraestructuras proyectadas en un entorno natural, así como la presencia de un mayor número de usuarios, que además aumentan el tiempo de permanencia en el entorno natural, generará un impacto visual y paisajístico más significativo. Por otra parte, en la respuesta a consultas de la Dirección General de Patrimonio Cultural se identifica la potencial afección a los patrimonios paleontológico y arqueológico, aspecto que deberá ser correctamente estudiado.
- i) Afección sobre el dominio público forestal. Valoración: impacto potencial alto. Según la cartografía disponible, la totalidad del proyecto se encuentra en el Monte de Utilidad Pública H-288 “Puerto Lana Mayor” cuyo titular es la entidad local Menor Piedrafita de Jaca, por lo que se deberá tramitarse la correspondiente autorización administrativa de concesión de uso privativo de monte público, conforme a lo expresado 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, justificando adecuadamente los criterios para su otorgamiento en el artículo 71. Por otro lado, se modificarán o se limitarán los usos propios del monte con afección al uso recreativo de los senderistas y ciclistas que usan la pista, y también se afectará a la accesibilidad al monte ya sea vinculada a su gestión y aprovechamiento como la vinculada con prevención y extinción de incendios forestales.
- j) Efectos acumulativos con otros proyectos y transformación del uso del territorio. Valoración: impacto potencial medio. La alternativa elegida supondrá una acumulación de actividades en torno al parque faunístico de Lacuniacha, sin que se haya valorado la capacidad de carga del territorio ni si las superficies y plazas de aparcamiento son su-



ficientes para absorber al número de potenciales usuarios de la infraestructura, al carecer el documento ambiental de una estimación de usuarios o de disponibilidad de plazas de vehículos en los aparcamientos. El desarrollo de nuevos proyectos turísticos en el medio natural supone una transformación del uso del territorio agro-forestal a otro nuevo uso terciario turístico. Asimismo, su proliferación conlleva efectos sinérgicos por la acumulación de proyectos que generan una modificación del paisaje y del medio, así como un potencial incremento del riesgo de incendios, limitaciones en la gestión de emergencias, en la gestión de residuos, aumento de la contaminación acústica y lumínica y de presencia humana en un entorno natural.

- k) Afección por riesgos naturales e inducidos. Valoración: impacto potencial medio-alto. Según 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, la zona de actuación se encuentra incluida dentro de las zonas de medio y bajo riesgo de incendio forestal (tipos 4, 5, 6 y 7). Los riesgos geológicos por deslizamientos, se consideran altos a muy altos, y por hundimientos se consideran de medios a muy bajos. Respecto a los riesgos meteorológicos, se consideran medios. El proyecto conlleva un incremento del riesgo de incendios por favorecer una mayor frecuentación de la zona y por el propio trasiego del tren. A este incremento del riesgo se le debe añadir la mayor dificultad en las labores de extinción por la presencia de la plataforma y rieles, o por el propio tren. Asimismo, se desconoce si la pista forestal posee una plataforma con capacidad para soportar el peso y tránsito del convoy ferroviario sin que se produzcan asentamientos o deformaciones de la misma, así como favorecer deslizamientos en la ladera por el peso del convoy.

Vistos, el expediente administrativo incoado; la propuesta formulada por el Área Técnica del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental; los criterios establecidos en el anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, los criterios establecidos en el anexo III de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, para la valoración de la existencia de repercusiones significativas sobre el medio ambiente y el resultado de las consultas recibidas, he resuelto:

Primero.— Someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto de tren turístico en Piedrafita de Jaca, en el término municipal de Biescas (Huesca), promovido por Trenes y Vehículos Turísticos SLU, por los siguientes motivos:

- Potenciales efectos sobre diferentes factores del medio, principalmente sobre la vegetación, la fauna y sobre los objetivos de conservación de planes de recuperación de especies catalogadas como en peligro de extinción.
- Potenciales efectos sobre las figuras de protección ambiental declaradas en la zona: Red Natura 2000 (ZEC), PORN y Reserva de la Biosfera.
- Potenciales impactos acumulativos y sinérgicos del proyecto.
- El análisis de alternativas se considera escasamente justificado en la solución adoptada teniendo en cuenta los efectos ambientales, sin que se haya valorado adecuadamente la alternativa 0. Falta de análisis de otras alternativas al proyecto con mayor cabida en el medio.
- Carencias en la documentación aportada, principalmente en los apartados de descripción del proyecto y en la evaluación de efectos previsibles y repercusiones en el ámbito de la Red Natura 2000 (artículo 37 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón).

Segundo.— En relación a la amplitud y al grado de detalle del estudio de impacto ambiental del proyecto a redactar, sin perjuicio de los contenidos mínimos que en todo caso debe contener conforme a lo establecido en el artículo 27 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, y en el artículo 35 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificado por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, se señalan a continuación las cuestiones que deben analizarse con mayor detalle:

1. En la redacción del estudio de impacto ambiental, además del contenido que establece la normativa sectorial, se incluirá un apartado específico en el que se contemple el análisis del resultado en los trámites de información pública y consultas de la evaluación ambiental simplificada. En este apartado se resumirá la tramitación seguida, las sugerencias e indicaciones y respuestas de las diferentes administraciones, entidades, personas físicas y jurídicas consultadas o que han presentado alegaciones; y se dará respuesta detallada a todo lo señalado, indicando el apartado del estudio de impacto ambiental en donde se resuelvan. Estos in-



formes y alegaciones se pueden consultar accediendo al expediente. Los informes que se puedan recibir con posterioridad y para los que se tendrá que dar respuesta se notificarán al promotor e interesados.

2. Análisis de alternativas multicriterio conforme a lo señalado en el anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Respecto a la alternativa 0, o de no actuación, se incluirá una descripción de los aspectos pertinentes de la situación actual del medio ambiente (hipótesis de referencia), y una presentación de su evolución probable en caso de no realización del proyecto. El análisis de alternativas incluirá la alternativa 0 y una valoración y comparativa de todas las alternativas de acuerdo a los distintos aspectos ambientales, paisajísticos, culturales, etc..

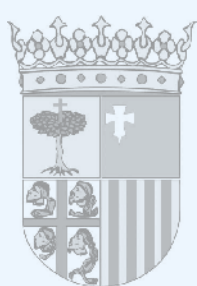
3. La descripción del proyecto incluirá una delimitación superficial de todas las actuaciones a desarrollar, tanto en la fase de obras como en explotación; definirá con claridad las infraestructuras a construir, detallando los equipamientos y diferentes servicios proyectados para el tren turístico y las características fundamentales los mismos, tanto de las vías y del propio tren, como de los abastecimientos de energía y agua, indicando claramente su ubicación y origen, así como los consumos y volúmenes necesarios. Se describirán a detalle las obras a realizar, y desbroces y movimientos de tierras asociados: su ubicación concreta, su dimensionamiento y las características detalladas de los equipamientos para el abastecimiento. Se concretará la ubicación de zonas acondicionadas para maquinaria, zonas de acopios de materiales, los tramos cremallera, sus anclajes, etc. y las medidas propuestas para evitar la contaminación hidrológica y edafológica. Se describirán todas las acciones de la fase de funcionamiento, incluyendo número de usuarios previstos desglosado por meses, horas, etc. estudio de accesibilidad y necesidades de aparcamiento, etc. Se justificará la viabilidad del proyecto. También se describirán todas las tareas de mantenimiento para los distintos elementos del proyecto. Se incorporarán las previsiones que se pretendan acometer en materia de prevención y de gestión de riesgos, tanto en la propia localización del proyecto, como en el entorno de la misma o en los caminos de acceso, cuantificando las afecciones derivadas y en su caso, planteando las medidas oportunas. Se realizará un estudio geológico geotécnico del terreno sobre el que se emplaza el proyecto. Asimismo, se describirá la fase de abandono por cese de la explotación, previendo en su caso, las correspondientes medidas de desmantelamiento y restauración del entorno. Se incluirá información cartográfica de detalle del proyecto y todos sus elementos.

4. Se justificarán adecuadamente la compatibilidad y dimensiones del proyecto y la totalidad de sus elementos con el Decreto Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón y con el Plan General de Ordenación Urbana de Biescas, debiendo quedar debidamente apreciada la concurrencia del interés público y social. También se valorará la compatibilidad del proyecto con los objetivos y disposiciones de las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés (Decreto 291/2005, de 13 de diciembre).

5. Se realizarán, carácter previo a la redacción del estudio de impacto ambiental, las prospecciones paleontológicas y arqueológicas en la zona afectada por el proyecto, siguiendo las determinaciones establecidas por la Dirección General de Patrimonio Cultural en su informe de respuesta a las consultas realizadas.

6. Se realizará un estudio específico sobre el uso del espacio de la fauna presente en el ámbito del proyecto y se valorarán los riesgos derivados de la fragmentación, reducción y antropización de hábitat disponible. Se contemplarán también los posibles cambios inducidos en los hábitos de la fauna local. El estudio incluirá relaciones ecológicas clave y afecciones a los mismos por la ejecución del proyecto. Se determinarán los requerimientos ecológicos de las especies presentes, a tener en cuenta para la fase de obras y fase de funcionamiento, y se analizará el impacto que el proyecto pretendido ocasionará sobre las poblaciones de fauna inventariadas por alteración y/o pérdida de hábitat y por molestias derivadas de la actuación. Se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar las distintas afecciones. Dicho estudio, se sustentará en un trabajo de toma de datos en campo, a realizar por titulados competentes en la materia. Se recabarán los estudios y datos disponibles de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal - Servicio de Biodiversidad, del Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Se hará mención expresa de la incidencia del proyecto sobre el hábitat del quebrantahuesos, conforme a lo establecido en el Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba el Plan de Recuperación, valorando la compatibilidad del proyecto con este plan.

7. Se estudiarán con detalle las zonas de vegetación natural afectadas por la actuación, analizando especialmente las afecciones sobre los Hábitats de Interés Comunitario y flora



catalogada o de interés presente en el entorno. Se realizará una prospección específica en las zonas afectadas con vegetación silvestre con el fin de descartar la posible afección directa o indirecta a *Gentiana lutea montserratii*. Este estudio se complementará con una Cartografía de hábitats a escala 1:5.000, con la leyenda ajustada, preferentemente, a la lista patrón de hábitats del Mapa de Hábitat de Aragón. Se recabará de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal información actualizada sobre flora catalogada y se realizarán las prospecciones botánicas necesarias para descartar afecciones o en su caso, para implantar las medidas preventivas y/o correctoras que se consideren adecuadas para paliar o minimizar estas afecciones. Se incluirá un proyecto de restauración vegetal y fisiográfica de los terrenos afectados, especificando la superficie a restaurar y su localización, así como las actuaciones a llevar a cabo y su seguimiento.

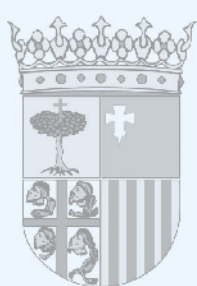
8. Se incluirá un apartado específico de afecciones directas o indirectas a los espacios Red Natura 2000, para la evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del espacio. Se asegurará la compatibilidad del proyecto con el Plan de gestión y conservación del espacio, aprobado por el Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, y publicado en el "Boletín Oficial de Aragón" mediante Resolución de 8 de febrero de 2021, y la preservación de la integridad del espacio. Se analizará también la compatibilidad del proyecto con el PORN Anayet Partacua y con la figura de la Reserva de la Biosfera, así como con el resto de figuras ambientales que pueden ser afectadas.

9. Se realizará un estudio paisajístico en el que se identifique, valoren y mitiguen las afecciones sobre la calidad y fragilidad del paisaje. Incluirá obligatoriamente un análisis de la visibilidad de la instalación y medidas adecuadas de integración paisajística y de integración en el entorno de gran valor ambiental. El estudio contendrá como mínimo toda la información indicada en el artículo 80 de las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés aprobadas mediante el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, y se garantizará el cumplimiento de la Estrategia 5.2. E3. Integración paisajística de proyectos de la EOTA, así como de las previsiones establecidas para el paisaje en el articulado de Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, y cuantas otras se deriven de la normativa, directrices o pronunciamientos específicos en la materia. Se incluirá un plan concreto de restauración vegetal e integración paisajística de los terrenos afectados por las obras y restauración paisajística del entorno, indicando la morfología, obras necesarias y, en caso de revegetación, dosis de siembra, densidades, etc. Se realizará un estudio de carga del territorio y de los posibles impactos ambientales, en relación al incremento de personas que accederán a la zona final de la línea férrea y que es un área protegida.

10. Se evaluarán los posibles efectos acumulativos y/o sinérgicos de la actuación proyectada respecto a otras iniciativas turísticas y residenciales en el municipio, especialmente respecto al parque faunístico de Lacuniacha y sus equipamientos, y respecto a la ocupación y transformación de los usos del suelo, la fragmentación, reducción del hábitat y rarefacción del medio. También respecto al paisaje, los recursos naturales, la generación de residuos y vertidos, el aumento del riesgo de incendios forestales, las molestias por contaminación acústica y lumínica y la capacidad de carga del medio.

11. En relación con la afección al Monte de Utilidad Pública H-288 "Puerto Lana Mayor", se deberá analizar si se cumplen todas las condiciones previstas en el artículo 71 del Texto Refundido de la Ley de Montes de Aragón (TRLMA), aprobado mediante Decreto Legislativo 1/2017, de 20 de junio, del Gobierno de Aragón, para que pueda otorgarse la concesión de uso privativo para la ocupación del monte. Se estudiarán y concretarán las posibles pérdidas de funcionalidad y usos del monte y su posible compensación. Para ello, se concretará la superficie afectada del monte, así como el componente vegetal alterado y sus funciones esenciales. Se analizará especialmente la incidencia y compatibilidad del proyecto con los usos del Monte de Utilidad Pública como el uso recreativo, sus aprovechamientos, accesibilidad, y prevención y extinción de incendios forestales. Se precisará quien ostentará la responsabilidad del camino en caso de daños sobre personas o bienes o accidentes, así como quien se responsabilizará de la conservación del camino, al efecto de determinar que autorización corresponde de acuerdo al 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.

12. El plan de vigilancia ambiental incluirá el seguimiento de las medidas para minimizar la afección del proyecto sobre el entorno, en particular sobre la vegetación, paisaje, fauna, medio hídrico, gea y patrimonio cultural, así como sobre las figuras de protección de la zona, teniendo en consideración que se trata de una zona ambientalmente sensible. Definirá su vigencia, los informes periódicos a realizar y se señalará al responsable de su realización.



Tal y como se establece en el artículo 38 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, el estudio de impacto ambiental deberá ser suscrito por redactores que posean la titulación universitaria adecuada y la capacidad y experiencia suficientes, debiéndose identificar a su autor o autores, indicando su titulación y, en su caso, profesión regulada. Además, deberá constar la fecha de conclusión y firma del autor o autores.

El estudio de impacto ambiental deberá ser sometido por el órgano sustantivo (Ayuntamiento de Biescas) al trámite de información pública y de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas, según lo indicado en los artículos 28 y 29 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.

Cualquier otro documento que tenga entrada en este Instituto, en relación con el asunto de tramitación, le será igualmente remitido y deberá ser tenido en cuenta a la hora de redactar el estudio de impacto ambiental.

De acuerdo con lo señalado en el artículo 37.4 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, la presente Resolución se publicará en el "Boletín Oficial de Aragón".

Zaragoza, 7 de febrero de 2023.

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