



## III. Otras Disposiciones y Acuerdos

### DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y TURISMO

**RESOLUCIÓN de 1 de octubre de 2025, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de unión de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú mediante transporte por cable, en los términos municipales de Jaca y Aísa (Huesca), y se formula el informe ambiental estratégico del Plan de Interés General del proyecto de unión de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú mediante transporte por cable para la modificación del planeamiento del término municipal de Aísa (Huesca), promovido por la Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU. (Números de Expedientes: INAGA 5002010/01A/2025/03694 y 5002010/71A/2025/9778).**

Ley 11/2014, de 4 de diciembre, establece en su artículo 23, apartado 1, que deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria los proyectos comprendidos en el anexo I. El proyecto de unión de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú mediante transporte por cable, estaría incluido en el anexo I de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, concretamente en el grupo 9 Otros proyectos, apartado 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 y teleféricos y construcciones asociadas”, por lo que debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Por otro lado, la mencionada Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, establece en su artículo 12, apartado 3, que se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada: “c) Las modificaciones de instrumentos de planeamiento de desarrollo que alteren el uso del suelo o posibiliten la implantación de actividades o instalaciones cuyos proyectos han de someterse a evaluación de impacto ambiental.”. El Proyecto de Interés General de Aragón para la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable en el término municipal de Aísa (Huesca), estaría incluido en este supuesto por lo que debe someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.

El artículo 41 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, relación entre la evaluación ambiental estratégica y la evaluación de impacto ambiental, establece en su apartado 2 que “El órgano ambiental podrá acordar motivadamente, en aras del principio de eficacia, la incorporación de trámites y de actos administrativos del



procedimiento de evaluación ambiental estratégica en otros procedimientos de evaluación ambiental siempre y cuando no haya transcurrido el plazo establecido en el plan o programa o, en su defecto, el de cuatro años desde la publicación de la declaración ambiental estratégica y no se hayan producido alteraciones de las circunstancias tenidas en cuenta en la evaluación ambiental estratégica”.

Resultando que los procedimientos de evaluación ambiental estratégica simplificada por modificación de los Planes Generales de Ordenación Urbana y la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto de unión de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú mediante transporte por cable se encuentran en tramitación mediante los respectivos expedientes administrativos, que de conformidad con el artículo 57 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se ha comprobado que ambos guardan identidad sustancial o íntima conexión, y que coinciden, tanto en ubicación como en empresa promotora, siendo el órgano ambiental competente para su resolución este Instituto.

Por ello se emite Resolución conjunta de los procedimientos ambientales de evaluación ambiental estratégica simplificada y de evaluación de impacto ambiental ordinaria de proyecto mediante la formulación del correspondiente informe ambiental estratégico y declaración de impacto ambiental del Proyecto de Interés General de Aragón para la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable, en los términos municipales de Jaca y Aísa (Huesca).

## 1. Antecedentes.

Con fecha 29 de marzo de 2023, se formaliza el Convenio Marco de colaboración entre el Gobierno de Aragón, la Diputación Provincial de Huesca, la Mancomunidad del Alto Valle del Aragón, Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés SLU, Estación Invernal Valle de Astún SA y Explotaciones Turísticas de Candanchú SA, para el impulso de la unión de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún mediante transporte por cable. Este Convenio Marco se publica en el “Boletín Oficial de Aragón”, número 76, de 21 de abril de 2023, mediante la Orden PRI/473/2023, de 5 de abril.

Con fecha 26 de julio de 2023, el Gobierno de Aragón adopta el Acuerdo por el que declara el proyecto de Unión de las Estaciones de Esquí de Candanchú y Astún mediante una infraestructura de transporte por cable, promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU, (en adelante, Turismo de Aragón), como una inversión de interés autonómico y de interés general de Aragón a todos los efectos establecidos en la legislación de ordenación del territorio, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 7 bis) del Decreto-ley 1/2008,



de 30 de octubre, del Gobierno de Aragón, de medidas administrativas urgentes para facilitar la actividad económica de Aragón, y con los efectos previstos en dicho Decreto-ley. El acuerdo, otorga a la mercantil Turismo de Aragón la condición de promotora del Proyecto de Interés General para que se tramite la ejecución del citado proyecto de inversión.

En el “Boletín Oficial de Aragón”, número 152, de 9 de agosto de 2023, se publica la Orden ICD/1029/2023, de 31 de julio, por la que se da publicidad al Acuerdo de 26 de julio de 2023, del Gobierno de Aragón, por el que se declara inversión de interés autonómico y de interés general de Aragón el “Proyecto de Unión de las Estaciones de Esquí de Candanchú y Astún mediante una infraestructura de transporte por cable, que se tramitará como un Proyecto de Interés General de Aragón (PIGA)”.

Con fecha 23 de febrero de 2024, el INAGA emite la Resolución por la que se notifica el documento de alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto de unión de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún mediante una infraestructura de transporte por cable, en los términos municipales de Jaca y Aísa (Huesca), promovido y solicitado por la Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU (Expediente INAGA 500201/01F/2023/07809).

En el “Boletín Oficial de Aragón”, número 200, de 14 de octubre de 2024, se publica la Orden FQM/1220/2024, de 7 de octubre, por la que se aprueba inicialmente el Proyecto de Interés General de Aragón para la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable, promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés SLU (Turismo de Aragón).

2. Tramitación, consultas e información pública de la evaluación de impacto ambiental del proyecto.

La Orden FOM/1220/2024, de 7 de octubre, por la que se aprueba inicialmente el Proyecto de Interés General de Aragón para la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable, promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés SLU, resuelve someter el Proyecto de Interés General de Aragón, junto con el estudio de impacto ambiental procedente, al trámite de información y participación pública por plazo de un mes, mediante la publicación del correspondiente anuncio en el “Boletín Oficial de Aragón”.

Así, mediante anuncio publicado en el “Boletín Oficial de Aragón”, número 200, de 14 de octubre de 2024, la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística, somete a información y participación pública el Proyecto de Interés General de Aragón para la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante



transporte por cable, promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU.

Se formula consulta personalizada a las administraciones, organismos, entidades y asociaciones indicadas por el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental en su resolución para la elaboración del documento de alcance del estudio de ambiental estratégico del Plan.

- Administración General del Estado: Confederación Hidrográfica del Ebro y Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón.
- Gobierno de Aragón: Dirección General de Patrimonio Cultural, Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca, Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, Dirección General de Transportes, Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Dirección General de Interior y Emergencias, Servicio Provincial de Presidencia, Economía y Justicia, Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo de Huesca, Instituto Aragonés del Agua, Dirección General de Medio Natural y Dirección General de Gestión Forestal.
- Administración Local: Ayuntamientos de Jaca y Aísa, Comarca de La Jacetania, Diputación Provincial de Huesca y Mancomunidad Alto Valle del Aragón.
- Entidades y asociaciones: Consejo de Protección de la Naturaleza, Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, Asociación Naturista de Aragón-Ansar, Ecologistas en Acción - Huesca, Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), Mercantil Estación Invernal Valle de Astún, SA (Eivasa), Mercantil Explotaciones Turísticas de Candanchú, SA (Candanchú) y E-Distribución Redes Digitales SL (Endesa).

Se han recibido las siguientes respuestas a informes y alegaciones recibidas que se detallan a continuación:

- Ayuntamiento de Aísa, manifiesta que no presenta alegación alguna en el trámite indicado.
- Ayuntamiento de Jaca, manifiesta su apoyo al proyecto de referencia especificando que resulta de gran interés para su territorio.
- Mancomunidad del Alto Valle de Aragón, indica que no se tiene nada que alegar en esta fase del procedimiento recordando que dispone del apoyo por parte de la Mancomunidad, habiendo sido aprobado por su Pleno tanto convenios de



colaboración, como el expediente de contratación del proyecto técnico y obra para su ejecución.

- Diputación Provincial de Huesca informa que, examinado el proyecto de referencia, la futura ejecución de este no afecta a bienes inmuebles ni a infraestructuras viarias de titularidad de la Diputación Provincial de Huesca por lo que desde el punto de vista técnico no se ve inconveniente para continuar con la tramitación.

- Confederación Hidrográfica del Ebro, emite informe, fechado el 7 de enero de 2025, en el que se señala que deberá aclararse la posible afección sobre el dominio público hidráulico de los barrancos innominados 1 y 2, con las actuaciones previstas y recuerda que, los bienes de dominio público son inalienables, inembargables e imprescriptibles, (artículos 5 y 6 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas), siendo pertenecientes al demanio natural del Estado, rigiendo en los mismos los criterios de mínima intervención y de protección. Refiere a una serie de carencias detectadas en el estudio hidrológico hidráulico que no permiten admitirlo como adecuado para el análisis de este proyecto. Además, y dada la aparente afección sobre la zona de flujo preferente del barranco Innominado 2 mediante el terraplenado previsto para instalar la estación intermedia, se considera también necesario el correspondiente estudio hidrológico-hidráulico del mismo que permita analizar dicha actuación. Se considera que no es posible emitir un informe pormenorizado del proyecto remitido, de acuerdo con la documentación obrante en el expediente dado que; no queda aclarada la posible ocupación del dominio público hidráulico de los barrancos, denominados en el cuerpo de este informe como barranco innominado 1 y 2, y no se dispone de un estudio de inundabilidad de la zona donde se prevé ubicar la estación inferior e Intermedia, donde se determine la zona de flujo preferente y zonas inundables de ambos cauces. Se indican una serie de documentos que deberán remitirse para poder emitir un informe pormenorizado respecto al instrumento urbanístico tales como la justificación de no o afección al dominio público hidráulico del barranco Innominado 1 y 2, estudio hidrológico-hidráulico de los barrancos innominados 1 y 2, en el que se incluya el ámbito de actuación de la estación inferior y la estación intermedia, que permita analizar las actuaciones previstas y nuevo estudio hidrológico-hidráulico del río Aragón adjuntando un perfil transversal en el que quede reflejado el cauce, los apoyos del telecabina y los cables, acotando la altura mínima de éstos (cables y cabinas) sobre el nivel de la máxima crecida ordinaria de este cauce. Por último, se recuerda que, todas las actuaciones previstas que se localicen en zona de flujo preferente y/o en zona inundable deberán atender a las limitaciones de uso establecidas en los artículos 9, 9.bis, 9 ter y 14 bis del Reglamento del dominio público hidráulico, según corresponda. Se incluyen, además, una serie de previsiones que deberán tenerse en cuenta para la ejecución de las actuaciones. En lo que respecta a las



nuevas demandas hídricas se informa que no procede la emisión de informe ya que los hipotéticos aumentos planteados no son significativos y no suponen per se un incremento de la previsión de recursos hídricos con respecto al marco actual. Además, se especifica que, será necesario solicitar con la suficiente antelación al inicio de la actividad, la correspondiente autorización de vertido ante el Área de Control de Vertidos de esta Confederación.

Advertida esta respuesta en el trámite de consultas y para dar contestación a los requerimientos formulados en la misma, el promotor elabora el documento, fechado en marzo de 2025, de “Revisión Apartado 6-1-D-Hidrología e Inundabilidad. Estudio de vientos. Climatología”. Dicho estudio responde a la solicitud para ampliar la información contenida en el estudio de inundaciones del PIGA. Se realizan dos análisis de diferente enfoque, un primer estudio, que actualiza el anterior, donde se obtiene la zona ocupada por la lámina de inundación del río Aragón para situar las pilonas de la telecabina fuera de la zona de inundación. Se muestra la lámina de inundación y las pilonas diseñadas para mostrar que quedan fuera de la zona inundable de 500 años de periodo de retorno, y que, tanto el cable como las cabinas, quedan muy lejos de la lámina de agua, a más de 20 m de altura respecto a la lámina de inundación de 500 años de periodo de retorno. El segundo estudio se realiza para dar respuesta a la solicitud de analizar la afección al dominio público hidráulico de los dos barrancos situados en el entorno. El primero de ellos, el barranco innominado 1, está soterrado y se comprueba que tiene capacidad para transportar el caudal de 500 años de periodo de retorno, por lo cual, los cambios en el terraplén no inducen cambios respecto a la situación actual del barranco o de su dominio. El segundo barranco discurre cerca del dique de protección que se amplía para proteger la carretera y las primeras pilonas después de la estación intermedia, y termina en el segundo dique situado más al sur que no permite la continuidad del caudal. Se indica que, dada la pendiente de la zona donde se ubica el caudal, las velocidades de 100 años de periodo de retorno son altas y, por tanto, la zona de flujo preferente casi coincide con la zona de inundación. El recrecimiento del dique desplaza nuevamente el flujo del agua que discurre por su pie en una pequeña longitud, de la misma forma que se desplazó cuando se construyó el dique original. La modificación es pequeña si se tiene en cuenta que el flujo se ve afectado tanto por la construcción del dique que se pretende recrecer como por la construcción del dique sur que cierra la salida del barranco. Además, se indica que hay que tener en cuenta, que la modificación del dique aumenta la seguridad de la carretera nacional, no suficientemente protegida frente avalanchas, debido a lo cual, la modificación del dique es altamente necesaria.

Confederación Hidrográfica del Ebro remite un segundo informe fechado el 21 de abril de 2025, y que fue remitido a INAGA por la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística con fecha de registro de entrada de 5 de mayo de 2025. En dicho informe, y en lo que respecta a la protección del dominio





público hidráulico y el régimen de las corrientes, se informan favorablemente las actuaciones incluidas en el entorno del río Aragón, esto es, las pilas y paso de la telecabina, así como las actuaciones en el barranco innominado 2 debidas a la estación intermedia incluidas en el “Proyecto de Interés General de la Unión de Estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable”, y acorde a lo indicado en la revisión del apartado 6-1-H (Hidrología e inundabilidad. Estudio de vientos. Climatología), de acuerdo con la documentación obrante en el expediente. Las obras y construcciones que vayan a realizarse como consecuencia de este planeamiento que se ubiquen en la zona de policía (100 m de anchura a ambos lados del cauce), de acuerdo con el artículo 78.1 del actual Reglamento del Dominio Público Hidráulico, no requerirán autorización del organismo de cuenca, siempre que se lleven a cabo de acuerdo con los términos recogidos en el planeamiento objeto de este informe y cumplan las previsiones incluidas para estas conclusiones. No obstante, teniendo en cuenta la redacción que al mencionado artículo 78.1 otorga el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, los proyectos derivados del desarrollo de este planeamiento deberán ser comunicados al organismo de cuenca para que se analicen las posibles afecciones al dominio público hidráulico y a lo dispuesto en el artículo 9, 9 bis, 9 ter, 9 quáter, 14 y 14 bis de ese mismo Reglamento. En cualquier caso, se incluyen una serie de previsiones que deberán ser tenidas en cuenta para el desarrollo de las actuaciones anteriormente indicadas.

En lo que respecta a la protección del dominio público hidráulico y el régimen de las corrientes, informa que no es posible emitir un informe pormenorizado, en relación a la instalación de la estación Inferior prevista en el proyecto y matizada según la revisión del apartado 6-1-H, de acuerdo con la documentación obrante en el expediente, dado que; no queda aclarada la posible ocupación del dominio público hidráulico del barranco Innominado 1, y previsiblemente quedará afectada por la zona inundable de este cauce, todo ello acorde a lo indicado en el apartado IV de consideraciones incluidas en el informe. En caso de querer continuar con la instalación de esta estación inferior en dicha ubicación deberá justificarse la no afección al barranco Innominado 1 y que las actuaciones previstas deberán estar a lo señalado en los artículos 9.bis y artículo 14.bis del RDPH. En cualquier caso, se recomienda una variación de la estación Inferior a otra ubicación más elevada, que quede fuera de zona de afección, tanto del DPH del barranco innominado 1, como de una posible avenida de los caudales que no consiga alojar el cubrimiento actual en el caso de que sea insuficiente.

En lo que respecta a las nuevas demandas hídricas, no procede la emisión de informe a este respecto. Los hipotéticos aumentos planteados no son significativos y no suponen per se un incremento de la previsión de recursos hídricos con respecto al marco actual. En relación con la red de saneamiento, se tendrá en



cuenta que será necesario solicitar con la suficiente antelación al inicio de la actividad, la correspondiente autorización de vertido ante el área de control de vertidos de esta Confederación.

Teniendo en cuenta este segundo informe emitido por el organismo de cuenca, el promotor remite nueva contestación en la que se incluye la revisión del apartado 6-1-H (Hidrología e Inundabilidad. Estudio de vientos. Climatología) redactado en junio de 2025 y que da respuesta a las solicitudes de la Confederación Hidrográfica del Ebro respecto a las afecciones hidrológicas en el ámbito de desarrollo del PIGA. El barranco innominado 1, está parcialmente soterrado y se analiza la circulación del agua dentro de la conducción subterránea y en superficie, presentando varias propuestas para ubicar la situación de la estación inicial, teniendo en cuenta que hay que intentar aproximar la estación inicial lo más posible al aparcamiento de Candanchú para comodidad de los usuarios y reducir el efecto sobre las pistas de debutantes. Esto hace que la solución para la estación inicial sea casi única, teniendo que ubicarla encima del terraplén anexo al aparcamiento, consiguiendo al mismo tiempo seguridad hidrológica y facilidad de acceso, sin bloquear el acceso de los esquiadores a los telesillas existentes. Hay dos pistas de debutantes que se dirigen hacia las sillas de la estación de esquí que se deben dejar libres para permitir la operación de la estación de esquí de Candanchú, incluso su viabilidad. De acuerdo al promotor, la solución adoptada para la estación de inicio de la telecabina es segura hidrológicamente, a la vez que busca minimizar el efecto sobre el caudal que pudiera circular en superficie. En el estudio no se ha considerado el efecto de los sumideros de grandes dimensiones existentes, que pasarían el agua superficial al conducto subterráneo, para estar del lado de la seguridad en el diseño. Los marcos planteados están ubicados siguiendo la dirección del flujo para no modificar las condiciones de este. Se indica que, aunque el calado es pequeño, rondando el medio metro o menos, la velocidad del agua puede ser alta, antes y después de la actuación, y por eso se plantea una protección de escollera que evite las erosiones del terreno, mejorando la seguridad de la futura actuación y del aparcamiento en cuyo pie discurre el agua. El segundo barranco innominado discurre cerca del dique de protección que se amplía para proteger la carretera y las primeras pilonas después de la estación intermedia, y termina en el segundo dique situado más al sur que no permite la continuidad del caudal. Dada la pendiente de la zona donde se ubica el caudal, las velocidades de 100 años de periodo de retorno son altas y, por tanto, la zona de flujo preferente casi coincide con la zona de inundación. Vuelve a considerarse en las conclusiones que el recrecimiento del dique desplaza nuevamente el flujo del agua que discurre por su pie en una pequeña longitud, de la misma forma que se desplazó cuando se construyó el dique original y que la modificación es pequeña si se tiene en cuenta que el flujo se ha visto afectado tanto por la construcción del dique que se pretende recrecer como por la construcción del dique sur que cierra la salida del barranco.





Con fecha de registro de entrada INAGA de 25 de agosto de 2025, la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística remite al INAGA nuevo informe urbanístico de la Confederación Hidrográfica del Ebro fechado el 10 de julio de 2025. Analizada la nueva documentación aportada se indica que, a diferencia de la anterior, se realiza un modelo detallado del barranco Innominado 1 para establecer las condiciones de flujo tanto en el interior de la canalización como en superficie analizando las siguientes subcuencas. Establece como consideraciones que se emite el informe según lo previsto en el artículo 25.4 del texto refundido de la Ley de Aguas (TRLA) y legislación dimanante, fundamentalmente el Reglamento del dominio público hidráulico (RDPH), aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril. Se valora positivamente el análisis realizado para buscar alternativas a la inicial planteada y se considera que la tercera opción ha sido suficientemente justificada, comprobando tras la visita técnica realizada, que la profundidad del soterramiento en la zona de actuación es elevada sin que las actuaciones planteadas supongan una afección sobre el mismo, quedando fuera del vuelo del dominio público hidráulico que actualmente circula por el soterramiento, por lo que es susceptible de ser informada favorablemente. En cuanto al estudio y la modelización del barranco Innominado 1 señala que, las dimensiones del soterramiento, comprobadas en la visita, serían inferiores en varios tramos del cubrimiento a las indicadas en proyecto, quedando el cubrimiento en carga para periodos de retorno elevado y circulando por lo tanto en superficie parte del agua que no pudiese asumir, así como el resto de aportación de las subcuencas calculadas. En este sentido se considera que si bien, el resguardo de los marcos planteados es suficiente para los caudales calculados en Proyecto, dada la posible circulación de caudales en superficie superior a la prevista, así como el posible arrastre de sólidos que pudiese incrementar el calado establecido, se deberá variar los marcos propuestos de 2 marcos de 2x2 m a 3x2 m, todo ello desde el lado de la seguridad y principio de precaución.

Se estima necesario a su vez, establecer un mantenimiento del cubrimiento, dados los posibles problemas que el acarreo de materiales puede generar en el cubrimiento existente si quedase obstruido, y en cualquier caso, de revisión después de cada episodio de lluvias torrenciales en su entorno. Esta consideración debe extenderse también a los marcos a instalar en superficie.

Cabe señalar que dada la excepcional situación que supone incluir terraplenados como los propuestos en la actual zona inundable, deben ser tratados con especial cautela, y en este sentido se indica que la solución constructiva de los terraplenes y escollera deberá tener en cuenta el efecto erosivo del agua y las fuerzas de fricción de la corriente. A su vez, y dado que se pretende realizar una alteración de la topografía en zona inundable que, por la propia escorrentía, o por fallos de estabilidad de los elementos de contención (escollera), podría derivar en un derrumbamiento de los terraplenados previstos, se recomienda como buena



praxis incluir a su vez vegetación tapizante o arbustiva que proteja a los taludes frente a la erosión, allí donde sea viable. Se recuerda que, en todo caso, acorde a lo señalado en el artículo 14.bis.3 del RDPH, se deberá remitir la necesaria declaración responsable.

En lo que se refiere a la zona de servidumbre del barranco Innominado 1, y debido al soterramiento del mismo, de las actuaciones previstas no se infiere afección a la misma, siempre que se respete lo señalado en los artículos 6 y 7 del RDPH, destacando que los 5 m que la definen deberán quedar libres al paso público peatonal.

Se indica que, este informe favorable no implica la autorización de actuaciones que pudieran afectar al dominio público hidráulico y que, en caso de que alguna de las actuaciones derivadas de este Proyecto afectara al vuelo del mismo, será necesario solicitar la preceptiva autorización de este organismo de cuenca, advirtiendo que en ningún caso resultaría viable la instalación de la estación o de los edificios anejos sobre dicho dominio.

Por último, refiere al emplazamiento del centro médico en zona de flujo preferente y zona inundable de las diferentes aguas superficiales, que si bien no es objeto de este expediente, desde este organismo de cuenca se recomienda que, acorde al espíritu del RDPH y Real Decreto 903/2010, así como el resto de normativa dimanante en gestión de riesgos de inundación, debería buscarse otra ubicación para el centro médico, dado su ubicación en una zona de alto riesgo siendo un uso sensible, o al menos que dicho edificio se adapte con medidas de mitigación al riesgo de inundación al que está expuesto.

Consecuencia de los anteriormente expuesto, la Comisaria de Aguas, visto el informe emitido por el Área de Control del Dominio Público Hidráulico propone, en lo que respecta a la protección del dominio público hidráulico y el régimen de las corrientes, informar favorablemente las actuaciones incluidas en el proyecto de referencia redactado en julio de 2024 por la mercantil IDOM y acorde a lo indicado en la revisión del apartado 6-1-H (Hidrología e Inundabilidad. Estudio de vientos. Climatología) redactado en junio de 2025. Las obras y construcciones que vayan a realizarse como consecuencia de este planeamiento que se ubiquen en la zona de policía (100 m de anchura a ambos lados del cauce), de acuerdo con el artículo 78 ter.1 del actual Reglamento del Dominio Público Hidráulico, no requerirán autorización del organismo de cuenca, siempre que se lleven a cabo de acuerdo con los términos recogidos en el planeamiento objeto de este informe y cumplan las previsiones incluidas para estas conclusiones. No obstante, teniendo en cuenta la redacción que al mencionado artículo 78.ter.1 otorga el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, los proyectos derivados del desarrollo de este planeamiento deberán ser



comunicados al organismo de cuenca para que se analicen las posibles afecciones al dominio público hidráulico y a lo dispuesto en el artículo 9, 9 bis, 9 ter, 9 quáter, 14 y 14 bis de ese mismo Reglamento.

En cualquier caso, se establecen una serie de previsiones a tener en cuenta para las actuaciones incluidas en el planeamiento referentes a los permisos y autorizaciones, vertidos directos o indirectos, respeto a la zona de servidumbre de 5 m de anchura en las márgenes de los terrenos que lindan con cauces, remisión de la declaración responsable, variación de los marcos propuestos a 3x2 m, consideraciones a las obras y construcciones que se realicen en zona de policía o directrices de planeamiento a tener en cuenta en los suelos próximos a cauces y la conveniencia de analizar riesgos y adoptar medidas adecuadas con arreglo a lo previsto al respecto en la legislación de protección civil.

- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría General de Transporte Terrestre, Dirección General de Carreteras, informa sobre las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado, relacionando los elementos o actuaciones que se detectan en zonas de protección de las carreteras (o sus infraestructuras): telecabina, afección N-330a, punto kilométrico 673+500 y N-330b, punto kilométrico 673+400; torre T-06, afección N-330b, punto kilométrico 673+400; torre T-07 y estación intermedia, afección N-330a, punto kilométrico 673+500; dique anti-avalanchas, redes de suministro (línea de media tensión). Concluye que todas las actuaciones previstas dentro de las zonas de protección de las carreteras N-330a y N-330b requieren la previa autorización de la demarcación de carreteras del Estado en Aragón, sin perjuicio de otras competencias, de acuerdo con la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras; que deberá presentarse un estudio del tráfico inducido por la actividad y su posible afección al nivel de servicio del tronco principal de la vía estatal a la que se acceda (previsiblemente N-330a, punto kilométrico 673+500), conforme a lo establecido en la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado y que deberá presentarse un estudio del sistema de contención actual, barrera tipo bionda, de la carretera N-330b, punto kilométrico 673+400, que determine si será suficiente para proteger al usuario de la vía respecto a la T-06 o si requerirá su adecuación siguiendo los Criterios de Aplicación de Sistemas de Contención de Vehículos. Por ello se considera que, teniendo en consideración los condicionantes descritos, el Proyecto de Interés General de Aragón para la Unión de Estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable, promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés SLU, es compatible con la Red de Carreteras del Estado, previa obtención de la preceptiva autorización exigida en la Ley 37/2015, de Carreteras.

- Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca, después de realizar un resumen del proyecto, de las medidas incluidas en el estudio de impacto ambiental



y de los principales valores ambientales en el ámbito del proyecto, informa en relación con la documentación remitida y en base a la información disponible, sobre los aspectos relevantes del proyecto dentro de las competencias propias de esta Dirección General. Visto el estudio de impacto ambiental y la superficie afectada, no se esperan afecciones significativas sobre flora catalogada o relevante botánicamente. Por su parte, la afección a los Hábitats de Interés Comunitario se considera mínima y se verá ampliamente mitigada por las revegetaciones planificadas. Dada la presencia de especies de fauna relevante, especialmente de aves, existe un riesgo de muerte por colisión con los cables de la infraestructura, que se verá solucionada con la instalación de los salvapájaros en la línea de seguridad de la telecabina, si bien en vez de cada 15 m, deberá realizarse cada 5 m. Se especifica que con el fin de no afectar a los objetivos de conservación del Plan de recuperación del quebrantahuesos y proteger a la especie, la época de no realización de los trabajos más ruidosos y/o que lleven aparejado el uso de helicóptero, deberá ser de noviembre a julio ambos meses incluidos, y que con las medidas planteadas en el estudio de impacto ambiental y en el presente informe, no son esperables afecciones a los objetivos de conservación de la ZEPA “Los Valles” ES0000137. Respecto al cruce del río Aragón, se indica que no se deberá realizar ningún paso provisional, utilizándose los ya existentes y respecto a la instalación del cableado, además de seguir las indicaciones del organismo de cuenca tal y como expresa el estudio de impacto ambiental, se realizará sin que éste o la maquinaria afecten a la zona mojada y sus riberas. Respecto al Plan de vigilancia se indica que recogerá específicamente un seguimiento en materia de fauna al objeto de valorar la integración ambiental del proyecto y la eficacia de las medidas adoptadas, que se analizará la evolución de las poblaciones bioindicadoras y que se extenderá, al menos, tres años después de la puesta en funcionamiento de la actividad. Por último, se indica que, salvo la tierra vegetal, los acopios de materiales o residuos de la obra se acumularán sobre zonas ya degradadas y antropizadas, pero nunca sobre vegetación silvestre.

- Dirección General de Gestión Forestal, remite informe de la Sección de Restauración Hidrológica Forestal de la Dirección General de Gestión Forestal fechado el 30 de octubre de 2024, con el conforme y visto bueno de esta Dirección General. En dicho informe se indica que, tras la realización de visita de campo con fecha 21 de octubre de 2024 y analizada la documentación aportada, se identifica que la mayor parte de las infraestructuras del mencionado proyecto afectan a montes declarados de utilidad pública, tanto por las propias construcciones ubicadas en los mismos como por el sobrevuelo de las telecabinas y los cables. Concretamente los montes afectados son los siguientes: MUP n.º 184 “Espelungue, Rioseta, Candanchú y Tortiellas”, perteneciente a la Mancomunidad Forestal Valle de Aísa y sita en el término municipal Aísa, MUP n.º 238 “Canal Roya”, perteneciente al Ayuntamiento de Canfranc y sito en su término municipal, y MUP



n.º 268 “Puerto de Astún”, perteneciente al Ayuntamiento de Jaca y sito en su término municipal.

Respecto a los efectos sobre la erosión de los terrenos y en escorrentía superficial, la utilización de medios aéreos para la instalación de las pilonas en zonas sin acceso rodado en la actualidad, o la utilización de retroarañas, no debe provocar efectos significativos que aumenten la erosión de los suelos ni la alteración de la circulación de la escorrentía superficial y subsuperficial en los montes afectados. En el caso de producirse alteraciones de los perfiles del terreno y con destrucción de la vegetación, el plan de vigilancia ambiental deberá de contemplar la adopción de medidas de restauración de la zona a efectos de la erosión del suelo. Respecto de los caudales circulantes en el río Aragón y sus barrancos tributarios, la ubicación de las pilonas y de las estaciones del transporte por cable se encuentran a distancias suficientes de las láminas de agua estudiadas para periodos de retorno de 500 años en el barranco de Candanchú y en el río Aragón, por lo que se estima que no tendrán efectos significativos negativos en el discurrir de las aguas, al no alterar sus calados y recorridos, sin aumentar los daños de forma significativa en el MUP n.º 184. En la documentación aportada, no se incluye el estudio de láminas de inundación del barranco que en la ladera de “La Raca” discurre paralelo al talud del dique de defensa contra aludes, ni de la cabecera de los barrancos que atraviesan el tramo 2 de la línea de transporte. A la vista del estado de los cauces y de sus cuencas de recepción, no se considera que la ejecución y explotación del proyecto pueda alterar su funcionamiento natural, salvo en el tramo del barranco de “Peña Bajas” que, tras la ampliación prevista del dique de defensa antialudes, su talud quedará muy próximo al citado cauce. El diseño de esta obra de ampliación del dique debe mantener las actuales pendientes del cauce y secciones de desagüe suficientes para un periodo de retorno de 500 años, en el tramo que discurre entre la cota superior del dique y la inferior. Respecto de las avalanchas de nieve, hay que destacar la ubicación de la estación intermedia de giro y de las pilonas T7, T8, T9 y T10, transición entre el denominado tramo 1 y tramo 2. La propia estación intermedia y las pilonas T8 y T9, se encuentran ubicadas sobre un promontorio artificial de materiales sin cohesión interna que cumple la misión de recibir y contrarrestar el impulso de los aludes que se deslizan por la ladera del monte de utilidad pública n.º 238, procedentes de las zonas 41, 42 y 43, según el “Diagnóstico de avalanchas de nieve y prescripciones de protección” incluido en el proyecto (Berthet-Rambaud, Bourjaillat, 2024). La pila T7 se proyecta detrás del mencionado dique, en una zona que en la actualidad no está suficientemente protegida frente al alcance de aludes, ya que el dique no se encuentra cerrado por su extremidad superior y éste ha sido sobrepasado por un alud en épocas recientes (1990) tras una nevada que no puede ser considerada como de largo periodo de retorno. La pila T10 se ubica desprotegida del dique, situada en la ladera aguas arriba del mismo y en el camino que pueden seguir los aludes correspondientes a las zonas 41 y 42. El estudio refleja los cálculos y simulaciones



de aludes de flujo denso y nube polvo para periodos de retorno de 30 y 100 años y describe episodios de aludes de grandes dimensiones que afectaron la zona donde se proyecta la estación intermedia, siendo consecuencia de los aludes citados la construcción de un gran dique sobre el paraje del “Puente del Ruso” y otro, de menor capacidad de retención, a modo de cierre para la colada que se dirige hacia el desvío de la carretera nacional al poblado del Candanchú. Se considera que es preciso y necesario que en el estudio de los efectos que puedan tener los desbordamientos de cauces y los aludes abarquen periodos de retorno superiores a los 100 años, de hecho, para la inundaciones y sismos se llega a este punto, pero no en la descripción de los aludes proveniente de las zonas 41, 42 y 43, según el “Diagnóstico de avalanchas de nieve y prescripciones de protección” realizado en el proyecto (Berthet-Rambaud, Bourjaillat, 2024), en la ladera suroeste de La Raca, que pueden afectar directamente a la estación intermedia y a las pilonas T7, T8, T9 y T10. Se indica que el riesgo por aludes, en el documento de evaluación ambiental, se clasifica en dos niveles diferentes, en la evaluación inicial lo clasifica como moderado y en la especificación del cálculo en función del apartado 7.2.6 lo clasifica como bajo, denotando una falta de coherencia interna en el documento de evaluación del impacto, que dificulta tomarlo como referencia para emitir un juicio. Con relación al fenómeno de los aludes en las demás zonas, la ubicación de las pilonas en el tramo 2 y las medidas propias de la Estación de Candanchú para la gestión de los aludes, hace que la exposición a la que se ven sometidas por los movimientos de la nieve en los montes de utilidad pública, sean similares al resto de las estructuras instaladas para el transporte por cable y, previsiblemente, compatibles con su presencia si la ejecución de la obra coincide con esta proyección.

Se concluye, por un lado que, el proyecto de referencia se considera compatible con la conservación y mantenimiento de las funciones hidrológicas de los montes de utilidad pública de la provincia de Huesca n.º 184, 238 y 268, en lo que respecta a la erosión del suelo y la capacidad de drenaje de caudales líquidos, debiendo asegurar en su ejecución que no se limita ni modifica el cauce del barranco de “Peñas Bajas” con la reforma del dique de contención de aludes, y que la ejecución de las obras no produce alteraciones significativas del funcionamiento de estos caudales ni el desencadenamiento de fenómenos erosivos importantes, y por otro lado, que la estimación de la magnitud de los aludes de las zonas 41, 42 y 43 en los montes de utilidad pública n.º 238 y 268 presenta limitaciones, tanto por los periodos de retorno considerados como por el origen de los datos de las precipitaciones y la modelización del terreno sin la configuración futura del dique modificado. Por lo tanto, deben tenerse en cuenta estos limitantes en la ejecución del proyecto, reevaluando la reubicación de la estación intermedia y las pilonas afectadas a una zona sin afecciones por aludes. El mantenimiento de la ubicación proyectada hace preciso la realización de un estudio más detallado del previsible funcionamiento de los aludes con periodos de retorno mayores a los





estudiados, una planificación de las medidas pasivas o activas de protección de las infraestructuras y las personas usuarias de las mismas, y un plan de actuación ante situaciones del manto nivoso más adversas a las consideradas en los respectivos análisis.

- Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, remite el informe realizado por el Servicio de Planificación y Gestión Urbanística de esta Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio en relación al proyecto de referencia. En dicho informe se indica que el presente proyecto se ubica sobre los términos municipales de Jaca y Aísa. El municipio de Jaca cuenta con un PGOU que fue aprobado definitivamente en lo que respecta al suelo no urbanizable el 6 de marzo de 1997 por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Huesca. Según sus figuras de planeamiento urbanístico, en el caso de Jaca, el proyecto se ubica sobre suelo no urbanizable especial protección paisajística-recreativa (zona 3 - Astún), en cuya ficha se indica que, como condición específica, hasta la redacción del Plan especial sólo se permiten las instalaciones vinculadas al uso deportivo de la estación de esquí. Para el suelo urbano correspondiente a la estación invernal Valle de Astún, cercano pero ajeno a la estación superior del proyecto que se analiza, fue tramitada la modificación puntual n.º 14 del PGOU de Jaca, contando con aprobación definitiva municipal de 19 de enero de 2011 y por lo tanto, no afecta al ámbito que nos ocupa siendo el proyecto propuesto compatible con el planeamiento urbanístico del municipio de Jaca.

Por su parte, el municipio de Aísa cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) obtenido a partir de la homologación de las anteriores Normas Subsidiarias de planeamiento municipal, acordada por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Huesca en sesión celebrada el 29 de febrero de 2000. El texto refundido del PGOU (que incluía la modificación n.º1) fue publicado en el "Boletín Oficial de la Provincia de Huesca", número 232, de 7 de octubre de 2003. En el caso de Aísa, el proyecto se emplaza en suelo no urbanizable especial de protección G-1, especificando que la ejecución de instalaciones necesarias para el funcionamiento de estaciones de esquí, en el suelo no urbanizable de este municipio, requiere según el PGOU de la redacción de un plan especial, indicándose además unas condiciones específicas respecto a los elementos asociados, tales como edificaciones, en cuanto a ocupación, altura de fachada, etc. que dicho plan especial debería cumplir.

En el núcleo de Candanchú: Suelo urbanizable delimitado: sujeto a plan parcial, (si bien en el plano de calificación se señalan, dentro del ámbito, calificaciones de sistema general zona verde, sistema general infraestructura viaria y superficie lucrativa, resultando afectadas las tres); suelo urbano no consolidado (unidad de ejecución n.º 4 - UINC 4): sujeto a plan especial y suelo urbano consolidado,



sistema general infraestructura viaria y sistema general aparcamiento a pie de pistas (claves 11 y 14): sujeto éste a plan especial.

En la documentación aportada se indica, que las conexiones de infraestructuras afectan puntualmente a la parcela donde se ubica el Refugio Pepe Garcés sin necesidad de ajuste urbanístico alguno. Dicha parcela aparece calificada como MA Refugio de Montaña. Según las normas urbanísticas, sus terrenos no podrán destinarse a otro uso que el definido (refugio de montaña) de acuerdo con las condiciones establecidas en la ordenanza particular correspondiente (apartado V.2.8). Respecto al suelo urbanizable delimitado, las normas del sector 1 se indican en el apartado V.3.1. Respecto al suelo urbano no consolidado, en el apartado V.1.2 de las normas urbanísticas, se dan unas condiciones para el plan especial que desarrolle la UE 4. Por último, respecto al suelo urbano consolidado, Sistema general aparcamiento a pie de pistas, clave SC, el apartado V.2.9. Visto el planeamiento urbanístico vigente en Aísa, queda patente que la ejecución del proyecto que se plantea no es compatible hoy en día. No obstante, como se indica en diferentes apartados del presente informe, la aprobación de un PIGA determinará la clasificación y calificación urbanística de su ámbito conforme a los destinos que prevean, vinculando a los instrumentos de planeamiento de los municipios afectados y prevaleciendo sobre los mismos.

Se indica que se echa en falta mención a las diferentes afecciones sectoriales existentes en el ámbito del proyecto y se especifica que, al respecto, se estará a lo que dispongan los correspondientes informes sectoriales que se deben recabar en el procedimiento de aprobación del PIGA, así como la evaluación ambiental del proyecto. Indica que debe quedar claro que el PIGA que se presenta ha de contener la ordenación estructural y pormenorizada para su plena funcionalidad en atención a las actuaciones que autoricen, reflejadas en planos, normas urbanísticas y restantes documentos que resulten necesarios, tal y como indica el artículo 45 del TRLOTA, referido a la documentación de los PIGAS, especificando una serie de deficiencias documentales relevantes en cuanto a las normas urbanísticas o a los planos de ordenación.

Respecto a la nueva ordenación que se requiere presentar en el PIGA, resulta necesario tener en cuenta para el núcleo de Candanchú (suelo urbano consolidado y no consolidado y urbanizable delimitado) no parece adecuado, en ningún caso, permitir sobrevolar suelos privativos, esto es, suelos donde se admita la presencia permanente de personas. Los suelos afectados, que actualmente son lucrativos dentro del núcleo de Candanchú, deberían calificarse de modo específico (procedería como sistema general), y única y exclusivamente en el ámbito del proyecto que se ubique sobre los sistemas generales ya existentes establecer para los mismos un régimen que los haga compatibles con el vuelo de la infraestructura, si esta compatibilidad es posible por razón de protección



civil, apoyos y edificios a construir (esto se refiere al suelo destinado a viario y aparcamientos). No deberían establecerse servidumbres de vuelo ni paso sobre parcelas privativas. No procede de ningún modo permitir en suelos urbanos consolidados con otras calificaciones diferentes al sistema viario y de aparcamiento de pistas el vuelo de la infraestructura, (al no existir, además, según el trazado propuesto por el proyecto). Esto lo indica el artículo 3.1.b). La zona verde que se suprime se debería compensar en otra ubicación, de conformidad con el artículo 86.4 del texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, así como reflejarse correctamente los sistemas generales. No obstante, no se justifica dónde reside la necesidad de eliminar dicha zona verde. Así pues, las zonas verdes previstas por el PGOU de Aísa no deberían verse disminuidas, compensándose la pérdida en otra localización con similares condiciones de calidad, si el cambio se encuentra justificado. Los parámetros que regulan los ámbitos del suelo urbano no consolidado y urbanizable delimitado del PGOU de Aísa para el núcleo de Candanchú se han de ver necesariamente afectados por la exclusión de suelos lucrativos ubicados en el ámbito del PIGA, por lo que deberán revisarse dentro de la documentación que se presenta. Lo procedente sería que los suelos afectados por el PIGA se configuren como un sistema general independiente de la UE de suelo urbano no consolidado y del sector de suelo urbanizable, ya que esta actuación nada tiene que ver con el desarrollo de esos suelos previstos por el PGOU de Aísa. De acuerdo con el artículo 187.2 del TRLUA, se contempla la posibilidad de que existan sistemas generales de incidencia o interés supralocal o autonómico, previstos por el plan general u otros instrumentos de ordenación territorial.

Concluye que el PIGA que se presenta ha de contener su ámbito específico, y la correcta ordenación estructural y pormenorizada para su plena funcionalidad en atención a las actuaciones que autoricen, reflejadas en planos, normas urbanísticas y restantes documentos que resulten necesarios. De acuerdo con el artículo 46 del TRLUA, la aprobación de Planes o Proyectos de Interés General de Aragón determinará la clasificación y calificación urbanísticas de los terrenos que constituyan su ámbito, conforme a los destinos que prevean, quedando adscritos a los correspondientes usos públicos los destinados a dotaciones locales o sistemas generales. Este mismo artículo señala que las determinaciones de ordenación contenidas en los PIGAS vincularán a los instrumentos de planeamiento de los municipios afectados y prevalecerán sobre los mismos, pudiendo, el consejero competente en materia de urbanismo, ordenar la iniciación del procedimiento de alteración del planeamiento con objeto de adaptarlo en lo que proceda al contenido del PIGA. Por último, se indica que el presente informe se refiere exclusivamente a las consideraciones urbanísticas relativas a la ordenación del ámbito, debiéndose estar, en todo caso, a las determinaciones que se establezcan en los informes sectoriales preceptivos en el procedimiento de aprobación de este PIGA.



- Dirección General de Patrimonio Cultural, analizada la documentación aportada comunica los siguientes comentarios en materia de patrimonio cultural: en lo que respecta a patrimonio paleontológico, se constata la realización de prospecciones paleontológicas preventivas habiéndose emitido resolución al respecto donde se dan por finalizadas adecuadamente las prescripciones preventivas en dicha materia sin medidas correctoras adicionales. No obstante, se recuerda que en el supuesto de hallarse restos fósiles de interés patrimonial deberá comunicarlo de forma inmediata a la Dirección General de Patrimonio Cultural, según se contempla en el artículo 69 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés. En materia de patrimonio arqueológico, se han llevado a cabo prospecciones arqueológicas, emitiéndose una resolución al respecto. En la misma se resolvía que como consecuencia de los trabajos se observaban afecciones potenciales indirectas sobre un yacimiento arqueológico, por lo que se prescribía la señalización y balizamiento de este. Asimismo, dado que la actuación afectaba al entorno de Santa Cristina de Somport, el camino de Santiago en Aragón y el castillo de Candanchú, bienes de interés cultural, el proyecto debe ser autorizado también por la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca. Por lo tanto, esta Dirección General de Patrimonio Cultural considera, dentro de su ámbito de competencias, que el condicionado ambiental deberá incorporar las resoluciones emitidas por la Dirección General de Patrimonio Cultural de las actuaciones de prospección arqueológica y paleontológica llevadas a cabo en relación con el proyecto, incorporando las medidas recogidas en las mismas y las que pudieran derivar, en este caso, de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca. Se incluyen las resoluciones de esta Dirección General de fechas 31 de octubre de 2024 y 30 de enero de 2025, considerando los acuerdos de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca de fecha 29 de octubre de 2024 y 25 de enero de 2025.

- Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca en sesión celebrada el 29 de octubre de 2024 emite el acuerdo en el que se informa favorablemente la actuación en lo que respecta al impacto de la misma sobre el castillo de Candanchú e informa desfavorablemente en cuanto a las afecciones que producirá al Camino de Santiago. En este sentido, la nueva solución deberá tener en cuenta las siguientes prescripciones, algunas expresadas ya con anterioridad en el acuerdo 23/345, las cuales deberán ser tenidas en cuenta en las siguientes fases del proyecto de la instalación para unir las estaciones de Candanchú y Astún, que se remitirán igualmente a esta Comisión para su informe. No se situarán pilonas, ni cualquier otro elemento emergente sobre rasante de la instalación, en una banda de terreno de 30 m de anchura a cada uno de los lados del trazado del Camino de Santiago (entorno de protección del Camino), contenido en la Resolución de 25 de junio de 2001 de la Dirección General de Patrimonio Cultural. Las excavaciones que pudiera conllevar la construcción de la telecabina dentro de dicho entorno de protección, se realizarán con control y seguimiento arqueológico, dando



cumplimiento, además, al Decreto 6/1990, de 23 de enero, por el que se aprueba el régimen de autorizaciones para la realización de actividades arqueológicas y paleontológicas en la Comunidad Autónoma de Aragón. En el mencionado entorno de protección, se restituirán: cubierta vegetal (pastos, etc), arbolado y construcciones menores con valor etnográfico (cercas, muros, banales, etc) existentes, que se hayan visto afectados por la obra de la actuación planteada. Por todo ello, resuelve autorizar la actuación en lo que respecta al impacto de la misma sobre el castillo de Candanchú y no autorizar en cuanto a las afecciones que producirá al Camino de Santiago. En este sentido, la nueva solución deberá tener en cuenta las siguientes prescripciones, algunas expresadas ya con anterioridad en el acuerdo 23/345, las cuales deberán ser tenidas en cuenta en las siguientes fases del proyecto de la instalación para unir las estaciones de Candanchú y Astún, que se remitirán igualmente a esta Comisión para su informe.

Posteriormente, la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca, en sesión celebrada el 25 de enero de 2025 emite el siguiente acuerdo: Informar favorablemente la actuación, en lo que respecta al impacto de la misma sobre los siguientes bienes de interés cultural, con la categoría de conjuntos de interés cultural: Camino de Santiago, Castillo de Candanchú y Monasterio y Hospital de Santa Cristina de Somport. Las siguientes fases del proyecto deberán ser remitidas igualmente a esta Comisión.

- Dirección General de Transportes, analiza la documentación aportada y concluye informar favorablemente la documentación que integra el PIGA de referencia condicionado al cumplimiento de una cláusula que determina que, durante la tramitación del proceso constructivo, el promotor deberá cumplir lo establecido en las normativas que le resulten de aplicación.

- Dirección General de Interior y Protección Civil remite informe preceptivo elaborado según lo previsto en el artículo 19.2 de la Ley 30/2002, de 17 de diciembre, de Protección Civil y Atención de Emergencias de Aragón. En dicho informe se detalla la actuación proyectada y se identifican los riesgos que deben ser tenidos en cuenta, como son los riesgos inducidos por la propia actividad de la telecabina; riesgos por inundaciones en el río Aragón por la presencia de barrancos tributarios que vierten sus aguas por su margen derecha; riesgo por incendio forestal al localizarse las estaciones inferior, media y superior sobre zona tipo 5 y zonas más alejadas de las estaciones al este, en zona tipo 4; riesgos meteorológicos, al establecer el Plan Especial de Protección Civil ante fenómenos meteorológicos adversos de Aragón con un riesgo global muy alto por fenómenos meteorológicos adversos (FMA) del municipio de Jaca, y alto para el municipio de Aísa y al identificar PLATEAR buena parte del trazado de la telecabina en zonas de susceptibilidad alta por vientos fuertes; riesgos geológicos al identificarse los terrenos donde se localizarán las estaciones y algunos apoyos



de la telecabina, con valores de susceptibilidad media de riesgo por deslizamientos, puntualmente se identifican zonas con susceptibilidad alta, e identificándose el riesgo por hundimiento con susceptibilidad baja o muy baja, puntualizando que no se identifican dolinas; riesgo por aludes en laderas afectadas por el desarrollo del proyecto; riesgo por sismicidad, identificando el ámbito de estudio en zonas de intensidad superior a VII; riesgo tecnológicos por el cruce de dos líneas de media tensión y otros riesgos, y considerando que no se observan otros riesgo de tipo natural, tecnológico o antrópico significativos que puedan verse incrementados por la actuación propuesta en el proyecto, más allá de los inducidos por la propia actividad.

En conclusión, visto el alcance del proyecto de referencia, desde el ámbito de la protección civil no se observa que la actuación urbanística propuesta sea incompatible con los riesgos analizados, si bien deberán tenerse en cuenta los siguientes aspectos: respecto a las inundaciones se remite la cuestión sobre el tramo del barranco de Candanchú subterráneo y entubado en la parte baja de pista grande al cumplimiento de las limitaciones a los usos en zona inundable que se recogen en el Reglamento del dominio público hidráulico; se deberá considerar en el proyecto de construcción el tratamiento de las aguas de escorrentía superficiales, especialmente en episodios de lluvias de tipo torrencial, principalmente en la superficie de explanación del aparcamiento junto a la estación inferior; se deberán tener en consideración las cuestiones previstas en el estudio geotécnico y geológico del proyecto; por riesgo meteorológico, el servicio debe ser suspendido ante condiciones meteorológicas adversas que pongan en riesgo la seguridad de los usuarios y la integridad de la instalación, ya que este riesgo es particularmente significativo en presencia de vientos fuertes, que pueden comprometer la estabilidad de las estructuras y la operación segura de los vehículos, especificando que se considere el riesgo de caída de rayos. Teniendo en cuenta la dificultad que puede conllevar la evacuación de los usuarios, se recomienda la elaboración de un Plan de autoprotección como instrumento preventivo y de gestión de las posibles emergencias de la instalación, el cual podría quedar integrado en el propio Plan de autoprotección de la estación de esquí en el caso de que los titulares y/o responsables de ambas actividades fueran coincidentes. El informe resulta favorable.

- Servicio Provincial del Departamento de Presidencia, Economía y Justicia de Huesca, indicado el suministro a la infraestructura de transporte por cable, según documentación disponible, concreta la tramitación necesaria a realizar con este Servicio. Respecto a las instalaciones en AT que han de ser cedidas a la empresa distribuidora, se deberá presentar un proyecto técnico y solicitar la autorización administrativa previa y de construcción de dichas infraestructuras previa solicitud de las condiciones de acceso y conexión a la empresa distribuidora. Respecto a las instalaciones en media tensión particulares que no van a ser cedidas a la empresa





distribuidora, no requiere autorización administrativa, según se determina en el artículo 20.2 del Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo y en el artículo 20 del Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, sin perjuicio e independientemente de las autorizaciones, licencias o permisos de competencia municipal, provincial y otras, necesarias para la puesta en servicio de la instalación. Una vez terminada la obra, se deberá presentar el proyecto, certificado de dirección de obra, certificado de la empresa instaladora, contrato de mantenimiento de las instalaciones y resto de documentación técnica, para la inscripción de la referida instalación en el registro de instalaciones de alta tensión, a los efectos de su puesta en servicio. Respecto a las instalaciones de baja tensión, se tramitan según lo dispuesto en la Orden EIE/1731/2017, de 5 de octubre, de regulación de determinados procedimientos administrativos en materia de seguridad industrial de las instalaciones eléctricas de baja tensión.

- Servicio Provincial del Departamento de Medio Ambiente y Turismo de Huesca, emite informe en el que se identifican las afecciones a las competencias de la Subdirección Provincial de Medio Ambiente en relación a montes de utilidad pública, Red Natura 2000, especies catalogadas y Hábitats de Interés Comunitario. A la vista de estas afecciones, teniendo en cuenta los informes emitidos por la Sección de Biodiversidad y la de Obras y Restauración Hidrológico Forestal, de la Subdirección Provincial de Medio Ambiente, y del estudio del proyecto de referencia, desde el Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo de Huesca se informa que se deberá solicitar ante el INAGA la concesión de uso privativo sobre monte de utilidad pública, tanto de los apoyos y estaciones intermedias, como del sobrevuelo creado por el conjunto de la instalación. Especifica que los accesos en la fase de construcción y mantenimiento de la telecabina monocable deben ser tenidos en cuenta, bien como concesión de uso privativo, bien como actuaciones autorizables por este Servicio Provincial, y sometidas al condicionado ambiental que establezca la aprobación del PIGA.

También se considera que el estudio ambiental, realizado en relación a los hábitats, la fauna, la flora y el Espacio Red Natura 2000 es incompleto, presentando deficiencias que pueden afectar a especies catalogadas. Se opina que no se han tenido en consideración adecuadamente los objetivos de conservación del Espacio Red Natura 2000 ni las medidas propuestas en esos planes. No se ha valorado en qué grado afectará a las especies objetivo (por ejemplo, en relación con el lagópodo, la perdiz pardilla y el urogallo) y tampoco se ha considerado cómo afectará al espacio el incremento de usos, una consecuencia ligada al proyecto de efectos contrarios a las medidas propuestas en el plan básico de la Red Natura 2000 (por ejemplo: reducir el impacto del deporte al aire libre, el ocio y las actividades recreativas). Las afecciones a las especies y al espacio, como consecuencia del aumento de uso, no ha sido valorado ni desde una perspectiva general ni desde las distintas épocas del año, en las que



se generarán afecciones diferentes en función del momento fenológico de las especies. Por otro lado, se considera el proyecto compatible con la conservación y mantenimiento de las funciones hidrológicas de los montes de utilidad pública de la provincia de Huesca n.º 184 y 268, en lo que respecta a la erosión del suelo y la capacidad de drenaje de caudales líquidos, debiendo asegurar en su ejecución que no se limita ni modifica el cauce del barranco de “Peñas Bajas” con la reforma del dique de contención de aludes, y que la ejecución de las obras no produce alteraciones significativas del funcionamiento de estos caudales ni el desencadenamiento de fenómenos erosivos importantes. Respecto a la estimación de la magnitud de los aludes de las zonas 41, 42 y 43, según el “Diagnóstico de avalanchas de nieve y prescripciones de protección” realizado en el proyecto (Berthet-Rambaud, Bourjaillat, 2024), en el monte de utilidad pública n.º 268 que presenta limitaciones, se indica que deben tenerse en cuenta estos limitantes en la ejecución del proyecto, reevaluando la reubicación de la estación intermedia y las pilonas afectadas a una zona sin afecciones por aludes. El mantenimiento de la ubicación proyectada hace preciso la realización de un estudio más detallado del previsible funcionamiento de los aludes con periodos de retorno mayores a los estudiados, una planificación de las medidas pasivas o activas de protección de las infraestructuras y las personas usuarias de las mismas, y un plan de actuación ante situaciones del manto nivoso más adversas a las consideradas en los respectivos análisis.

- Instituto Aragonés el Agua, analizada la documentación aportada concluye que se emite informe favorable al documento objeto del mismo, sin establecer ninguna prescripción adicional y que, en todo caso, en lo relativo al ámbito y protección del dominio público hidráulico, deberá estarse a las determinaciones que el organismo de cuenca establezca en el ámbito de sus competencias.

- Secretaría General Técnica del Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial, remite informe de evaluación de impacto de género e impacto por razón de orientación sexual, expresión o identidad de género del PIGA de referencia, que se emite en cumplimiento del mandato contenido en el artículo 18 de la Ley 7/2018, de 28 de junio, de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en Aragón. En el Informe de impacto por razón de género, analizada la información disponible se considera que el PIGA tiene un impacto positivo dado que las situaciones de desigualdad de partida se pueden mejorar para las mujeres al ofrecer nuevos puestos de trabajo en las infraestructuras que se crearán a partir de la ejecución del Plan y beneficiarse del aumento de actividades económicas y sociales en las zonas de implantación de los servicios como toda la población. En la evaluación del impacto por razón de orientación sexual, expresión o identidad de género refiere a la necesidad de no sólo desagregar la información por sexo, sino construir nuevos indicadores que muestren las realidades de mujeres y hombres y se recuerda, para la tramitación del PIGA, lo establecido en el artículo 22.1 de la



Ley 7/2018, de 28 de junio, de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en Aragón que establece que “los poderes públicos y las Administraciones públicas aragonesas tienen como objetivo promover medidas para la implantación del uso integrador y no sexista de todo tipo de lenguaje y de las imágenes en todos los ámbitos de la Administración, y en los documentos, formularios, impresos y soportes que produzcan directamente o a través de terceras personas o entidades”.

- Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, remite dos alegaciones fechadas el 23 de octubre de 2024. En el primer informe de alegaciones, se remite al informe que desde esta fundación se remitió en el trámite por el que se determina el alcance del estudio de impacto ambiental. Alega a cuestiones como que, el documento del EIA posee 1.514 páginas (incluidos anexos y el resumen no técnico de 10 páginas) y que una gran parte de la información que se expone (copia del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Aragón, Plan Nacional de Acción para el Quebrantahuesos en Francia, caducado en 2020), no es relevante para la evaluación de los impactos del proyecto. La mayoría de los impactos identificados se califican como compatibles o moderados, cuestión que viene siendo habitual en la multitud de estudios de impacto ambiental consultados, en los que los equipos redactores tienden a minimizar los impactos para facilitar una evaluación positiva. La evaluación de efectos sobre la fauna en especial sobre las grandes aves concluye con un resultado de impacto severo, que se pretende minimizar de inmediato proponiendo unas medidas correctoras para bajarlo a la consideración de moderado. Se evalúan los impactos sin información empírica que permita justificar los resultados, lo que se considera muy evidente en el caso del quebrantahuesos. En el estudio de impacto ambiental, tan solo se exponen observaciones de ejemplares en dos meses de verano (para conocer las áreas vitales y de campeo de una especie se precisa al menos el seguimiento de un ciclo anual), con las cuales se establecen, unos mapas de uso del espacio muy básicos. Además, indica que se ha observado que la información sobre los territorios de cría es errónea, cuestión que deberán corregir (según información técnica de la FCQ, tras el seguimiento durante más de 30 años de los territorios de cría de esta zona). Indica que no se ha contemplado ni analizado en el estudio de impacto ambiental, una revisión de las evaluaciones realizadas en proyectos de teleféricos en Pirineos de Francia y en los Alpes y que se desconoce qué supone la minimización de los riesgos de colisión para poder considerar el impacto como moderado, ya que no se informa de las condiciones técnicas que permitan rebajar el impacto y en qué proporción se reduce el riesgo de colisión. Se recalca que estableciendo medidas anticolidión en cables aéreos no se reduce en un 100% la mortalidad de aves, se puede recudir la colisión entre un 40- y 70% según dispositivos. Se considera que en las medidas correctoras para reducir de categoría el impacto, existe una gran desproporción entre las aplicadas en la restauración vegetal, a las de la instalación de salva pájaros y que para poder aceptar el paso de la categoría de impacto de severo a moderado, sería obligado que se incorporase un anexo técnico con



la identificación y descripción de las soluciones seleccionadas para minimizar el impacto por colisión, con su valoración económica. Las medidas anticolidión deberían implementarse en todas las instalaciones de tendidos eléctricos y de sillas, remontes y cabinas, de las pistas de esquí de Astún y Candanchú, en la que se desconoce cuál es su impacto (ya que no están balizadas) y no poseen un plan de seguimiento ambiental de las mismas. Se sugiere que se incorpore al estudio una relación ordenada con las prioridades de las medidas de prevención, corrección y compensación, con detalles técnicos para su comprensión y con una evaluación económica y que durante la tramitación del PIGA deberían marcarse y seguir los diferentes ejemplares territoriales del área de estudio, para conseguir la información básica sobre uso del espacio en el área del PIGA y evaluar los riesgos. Además, se debería incorporar el proyecto de señalización para evitar la colisión de las aves con seguimiento posterior de la eficacia de la señalización.

En un segundo escrito de alegaciones, refieren a la nulidad de la norma de urgencia transcribiendo la exposición de motivos en base a la exposición de motivos el Decreto-Ley 1/2008 de 30 de octubre, del Gobierno de Aragón, de medidas administrativas urgentes para facilitar la actividad económica de Aragón, utilizado para declarar el interés general de la inversión y del proyecto de unión de estaciones Astún-Candanchú. Considera que la declaración de interés general de este proyecto por acuerdo del Gobierno de Aragón de 26 de julio de 2023, y el posterior acuerdo de aprobación inicial del PIGA sometida a exposición pública resultan ser nulos, debiendo anularse igualmente la exposición al público, revisar la declaración de interés general, y posteriormente tramitar de nuevo el PIGA. También considera, la declaración de interés general en aplicación de este Decreto-ley, nula por inconstitucionalidad puesto que carece de justificación de la concurrencia del presupuesto habilitante de la extraordinaria y urgente necesidad, que era la crisis y desaceleración de la economía presente en el año 2008 cuando se aprobó este Decreto-ley, e inexistente en el contexto actual donde el único motivo de urgencia es gastar una enorme cantidad de fondos públicos europeos Next Generation dentro de un plazo establecido. Considera que la tramitación del PIGA y su evaluación ambiental en un plazo de tan sólo un mes, en lugar de los dos meses previstos en el artículo 41 de la LOTA, vulneran el ordenamiento jurídico, producen indefensión para el público general y para otras organizaciones medioambientales ya que resulta imposible analizar la documentación ambiental y formular alegaciones en tan solo un mes de tiempo. Indican que vulnera la normativa que regula los fondos Next Generation con los que se va a financiar este proyecto en cuanto a las garantías medioambientales, por lo que se debe someter de nuevo a exposición pública garantizando los dos meses que prevé la normativa de aplicación. Alegan que, ni en los estatutos de la Mancomunidad de municipios del Alto Valle del Aragón, ni en el expediente del PIGA sometido a exposición pública constan los acuerdos de los Ayuntamientos de Jaca y Aísa por los que deleguen o realicen una encomienda de gestión a la Mancomunidad, después



de realizar los expedientes correspondientes, conteniendo los acuerdos previstos por la normativa en vigor, así como su publicidad, por lo que, en consecuencia, deben retrotraerse los expedientes comenzando su tramitación de nuevo, con los preceptivos acuerdos de los Ayuntamientos en favor de la Mancomunidad. Se hace referencia a lo recogido en el convenio referente al espíritu de colaboración entre las diferentes administraciones y el sector privado para el “fomento de la economía aragonesa”, considerando que todo el dinero que se invierte con el proyecto es dinero público con distintos orígenes, al que debe unirse el invertido hasta ahora y el previsto en otros proyectos, para ser gestionado por estas empresas privadas, concluyendo a este respecto que no existe realmente el objeto de la declaración de Interés General de Aragón porque los intereses empresariales no coincidirían con el interés general. Se incluye una referencia a las ocupaciones de los montes públicos y a la posible situación de que no se disponga, en estos momentos, de cualquier tipo de autorización, título habilitante o permiso, para proyectar actuaciones u obras en los montes públicos en los que se emplazan las infraestructuras, lo que supondría la paralización de todos los expedientes y actuaciones que se pretenden realizar en montes de utilidad pública hasta el esclarecimiento de la situación y que se cumplan los requisitos legales para ello, cuestión que indican ya se ha puesto de manifiesto en Gobierno de Aragón sin que se haya llegado a aclarar. Indican que, consultado el anexo de Inversiones del presupuesto de la Mancomunidad de municipios del Alto Valle del Aragón del año 2024, la información no coincide con los datos que contiene el expediente expuesto al público y que toda la información que contiene el PIGA, sobre la “justificación económica de la inversión”, es discutible y podría ser rebatida punto por punto. Se especifica que no existe un proyecto definitivo redactado, no existe una información necesaria sobre su desarrollo y toda la documentación precisa que defina el alcance de la actuación en todos sus aspectos. Por ello, por la falta de información y acceso a los expedientes que hemos solicitado, y por la falta de tiempo de exposición al público, no podemos opinar en estos momentos de las consecuencias ambientales, ni de su impacto económico, pendiente de la redacción definitiva del proyecto, de la información solicitada y del plazo legalmente previsto, con una evidente indefensión para esta asociación. También se solicita conocer si se ha comunicado la actuación al Estado francés y al Gobierno de España.

Por todo lo anteriormente indicado, solicitan que se incorporen las alegaciones a los expedientes y procedimientos donde estén vinculadas; que se proceda a la revisión por nulidad de los acuerdos del Gobierno de Aragón de 26 de julio de 2023 y del Acuerdo de aprobación inicial del PIGA sometido a la presente exposición pública y de todos los vinculados, al resultar ser nulos e inconstitucionales; que se proceda a la revisión y anulación de todas las actuaciones que procedan ante la falta de acuerdos municipales en favor de la Mancomunidad de municipios del Alto Valle del Aragón; que se proceda a la revisión y anulación de todas las actuaciones que procedan ante la falta de tramitación de los preceptivos





expedientes en cuanto a los montes de utilidad pública afectados por el PIGA; que se proceda a la comunicación a todas las Administraciones con competencias de la situación planteada, al tener conocimiento del contenido de estas alegaciones y sus consecuencias; que, en calidad de parte interesada, se les notifique y facilite la información y documentación de todas las actuaciones que se realicen en este procedimiento y en todos los vinculados y que se les dé acceso a la información y documentación solicitada en nuestros anteriores escritos.

- Federación de Ecologistas en Acción Aragón, realiza una serie de consideraciones relacionadas con diferentes cuestiones de la documentación aportada. Entre ellas que, constatan que en el PIGA no se contempla todo el conjunto de las actuaciones y obras a ejecutar para la puesta en marcha definitiva del proyecto ni las adquisiciones de estructuras y maquinaria que hagan operativa dicha infraestructura de transporte por cable. Indican que no aparece ni el presupuesto de construcción del edificio de almacenamiento de cabinas, ni el importe de la adquisición de las unidades que compondrán el convoy de cabinas definitivo suspendido en el cable tractor, ni el costo del plan de mantenimiento anual, adoleciendo el actual informe de un estudio financiero y de viabilidad económica que se entiende debería ser obligatorio antes de la toma de cualquier decisión. Expone la contradicción del proyecto con diversos objetivos medioambientales (DNSH): UE1 Mitigación del cambio climático al tener como objetivo el incremento en la afluencia de esquiadores (en época invernal) y turistas (durante todo el año) a estas estaciones, promoviendo el efecto llamada y el uso intensivo del automóvil privado para acceder al valle y a las estaciones; UE2 Adaptación al cambio climático, considerando que el objetivo de este proyecto de construcción de telecabina debería ser aplicado a otro proyecto de electrificación total del servicio de buses lanzadera y del propio servicio del valle con otros destinos dentro y fuera del territorio nacional; UE3 Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, considerando que el consumo de energía y recursos hídricos de la zona para abastecer los nuevos cañones de nieve actúan en contra de dicho objetivo; UE6 Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas considerando, tras la evaluación de los efectos, el impacto severo sobre la fauna en especial sobre las grandes aves, lo que no solamente no conseguiría la recuperación de la biodiversidad sino que iría en sentido totalmente contrario incumpliendo este objetivo. Respecto al impacto severo del proyecto sobre grandes aves, en especial sobre el quebrantahuesos, se indica que el proyecto carece del necesario estudio de ecología espacial de las áreas de campeo de los territorios existentes, que precisa el marcaje y seguimiento de ejemplares con dispositivos satélites (GPS). Refiere a que, en el estudio de impacto ambiental, tan solo se exponen observaciones de ejemplares en dos meses de verano (para conocer las áreas vitales y de campeo de una especie se precisa al menos el seguimiento de un ciclo anual), con las cuales se establecen, unos mapas de uso del espacio muy básicos. Además, se observa que la información sobre los





territorios de cría es errónea, cuestión que deberán corregir (según información técnica de la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos). Se alega que se desconoce lo que supone “la minimización de los riesgos de colisión” para poder considerar el impacto como moderado, ya que no se informa de las condiciones técnicas que permitan rebajar el impacto y en qué proporción se reduce el riesgo de colisión. Refiere a que el estudio de impacto ambiental carece de la obligatoria valoración de la alternativa 0, manteniendo la unión entre Astún - Candanchú ya existente mediante buses lanzadera y que no añadiría ningún impacto nuevo, sin coste económico adicional y cumpliendo los mismos objetivos que el proyecto aquí presentado. Solicita que se tengan por presentadas las alegaciones, que se realice la valoración de la alternativa 0 y que se reconozca a la Federación de Ecologistas en Acción Aragón la condición de interesado en el procedimiento.

- Sociedad Aragonesa de Protección a los Animales y Plantas (SAPAP), remite dos informes de alegaciones, uno fechado el 13 de noviembre y otro de fecha 14 de noviembre de 2024. En el primer informe de alegaciones refiere a la Sentencia del Tribunal Constitucional 113/2024, de 10 de septiembre de 2024, por la que se han declarado inconstitucionales y se han anulado los apartados 5 y 6 del artículo 7 bis del Decreto-ley 1/2008, lo cual afecta y hace necesaria la revisión de oficio por nulidad del Acuerdo de 26 de julio de 2023 del Gobierno de Aragón por el que se declara como inversión de interés autonómico y de interés general de Aragón el “Proyecto de Unión de las Estaciones de Esquí de Candanchú y Astún, y en consecuencia, también la Orden FOM/1220/2024, de 7 de octubre, por la que se aprueba inicialmente el Proyecto de Interés General de Aragón para la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable, promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés SLU (Turismo de Aragón). Considera que la declaración de interés general de este proyecto por acuerdo del Gobierno de Aragón de 26 de julio de 2023, y el posterior acuerdo de aprobación inicial del PIGA sometida a exposición pública resultan ser nulos, debiendo anularse igualmente la exposición al público, revisar la declaración de interés general, y posteriormente tramitar de nuevo el PIGA. Considera, la declaración de interés general en aplicación del Decreto-ley 1/2008 de 30 de octubre, nula por inconstitucionalidad puesto que carece de justificación de la concurrencia del presupuesto habilitante de la extraordinaria y urgente necesidad. Alega que la tramitación del PIGA y su evaluación ambiental en un plazo de tan sólo un mes, en lugar de los dos meses previstos en el artículo 41 de la LOTA, vulneran el ordenamiento jurídico, producen indefensión para el público general y para las organizaciones medioambientales como la Sociedad Aragonesa de Protección a los Animales y Plantas ya que resulta imposible analizar la documentación ambiental y formular alegaciones en tan solo un mes de tiempo. Entienden que se vulnera la normativa que regula los fondos Next Generation con los que se va a financiar este proyecto en cuanto a las garantías medioambientales, por lo que se debe someter de nuevo a exposición pública garantizando los dos



meses que prevé la normativa de aplicación. Alegan que, ni en los estatutos de la Mancomunidad de municipios del Alto Valle del Aragón ni en el expediente del PIGA sometido a exposición pública constan los acuerdos de los Ayuntamientos de Jaca y Aísa por los que deleguen o realicen una encomienda de gestión a la Mancomunidad, después de realizar los expedientes correspondientes, conteniendo los acuerdos previstos por la normativa en vigor, así como su publicidad, por lo que, en consecuencia, deben retrotraerse los expedientes comenzando su tramitación de nuevo, con los preceptivos acuerdos de los Ayuntamientos en favor de la Mancomunidad. Además, realizan una serie de precisiones respecto a lo recogido en el Convenio referente al espíritu de colaboración entre las diferentes administraciones y el sector privado para el “fomento de la economía aragonesa”, considerando que todo el dinero que se invierte con el proyecto es dinero público con distintos orígenes, al que debe unirse el invertido hasta ahora y el previsto en otros proyectos, para ser gestionado por estas empresas privadas, concluyendo a este respecto que no existe realmente el objeto de la declaración de Interés General de Aragón porque los intereses empresariales no coincidirían con el interés general. Se incluye una referencia a las ocupaciones de los montes públicos y a la posible situación de que no se disponga, en estos momentos, de cualquier tipo de autorización, título habilitante o permiso, para proyectar actuaciones u obras en los montes públicos en los que se emplazan las infraestructuras, lo que supondría la paralización de todos los expedientes y actuaciones que se pretenden realizar en montes de utilidad pública hasta el esclarecimiento de la situación y que se cumplan los requisitos legales para ello, cuestión que indican ya se ha puesto de manifiesto en Gobierno de Aragón sin que se haya llegado a aclarar. Indican que, consultado el anexo de Inversiones del presupuesto de la Mancomunidad de municipios del Alto Valle del Aragón del año 2024, la información no coincide con los datos que contiene el expediente expuesto al público y que toda la información que contiene el PIGA, sobre la “justificación económica de la inversión”, es discutible y podría ser rebatida punto por punto. Alegan, además que no existe un proyecto definitivo redactado, no existe una información necesaria sobre su desarrollo y toda la documentación precisa que defina el alcance de la actuación en todos sus aspectos. Por ello, por la falta de información y acceso a los expedientes que hemos solicitado, y por la falta de tiempo de exposición al público, no podemos opinar en estos momentos de las consecuencias ambientales, ni de su impacto económico, pendiente de la redacción definitiva del proyecto, de la información solicitada y del plazo legalmente previsto, con una evidente indefensión para esta asociación. También se solicita conocer si se ha comunicado la actuación al Estado francés y al Gobierno de España.

Por todo lo anteriormente indicado, solicitan que se incorporen las alegaciones a los expedientes y procedimientos donde estén vinculadas; que se proceda a la revisión por nulidad de los acuerdos del Gobierno de Aragón de 26 de julio de 2023 y del Acuerdo de aprobación inicial del PIGA sometido a la presente exposición



pública y de todos los vinculados, al resultar ser nulos e inconstitucionales; que se proceda a la revisión y anulación de todas las actuaciones que procedan ante la falta de acuerdos municipales en favor de la Mancomunidad de Municipios del Alto Valle del Aragón; que se proceda a la revisión y anulación de todas las actuaciones que procedan ante la falta de tramitación de los preceptivos expedientes en cuanto a los montes de utilidad pública afectados por el PIGA; que se proceda a la comunicación a todas las administraciones con competencias de la situación planteada, al tener conocimiento del contenido de estas alegaciones y sus consecuencias; que, en calidad de parte interesada, se les notifique y facilite la información y documentación de todas las actuaciones que se realicen en este procedimiento y en todos los vinculados y que se les dé acceso a la información y documentación solicitada en nuestros anteriores escritos.

En el segundo escrito de alegaciones, se alega a cuestiones como que, la documentación que acompaña a la tramitación de la aprobación inicial de PIGA es tan extensa que es imposible examinarla en el periodo de tiempo de exposición al público y que consecuentemente lo que procede es suspender el presente periodo de exposición al público para anunciar un nuevo plazo acorde con la legislación vigente. Considera improcedente y objeto de nulidad de este expediente administrativo la actuación como promotora de la mercantil Turismo de Aragón del proyecto objeto del PIGA puesto que debe de ceñirse a lo que se observan como fines sociales en sus estatutos de constitución, entre los que no se observa el desempeño de la promoción de proyectos de infraestructuras ex novo y mucho menos aún la capacidad ni nada relacionado con la ejecución material de obra civil para realización de nuevas infraestructuras de transporte, estén relacionadas o no con el turismo.

Presentan una referencia a todas las manifestaciones y comunicados, emitidos por las diferentes administraciones implicadas y recogidos en artículos de prensa y consideran que no estamos ante la tramitación de un proyecto, sino ante un Plan o un Programa que para dar cumplimiento a lo estipulado en la legislación vigente exige para su correcta tramitación una evaluación ambiental estratégica y no un estudio de impacto ambiental aislado para un proyecto, lo que implicaría una ilícita fragmentación del Plan o Programa. Además, refiere a la improcedencia de que la licitación de la redacción del proyecto de construcción y la ejecución de las obras la lleve a cabo la Mancomunidad del Alto Valle del Aragón y que en el PIGA actúe como promotor la mercantil Turismo de Aragón. Alegan que en el estudio de impacto ambiental, solamente se ha encontrado un informe emitido por la Administración de Francia sobre el quebrantahuesos, documento carente de valor informativo, pues el plan contemplado caducó en el año 2020 y que no consta ningún documento que evalúe las afecciones a otras especies de las figuras de protección, lo que constituye un claro incumplimiento del Convenio de Espoo realizado el 25 de febrero de 1991 y ratificado por el Reino de España



el 31 de octubre de 1997. En lo relativo a la ZEPA ES0000137 “Los Valles”, varios de los valores de la existencia de especies de aves que motivan que sea una ZEPA, especialmente el urogallo, la perdiz nival y la perdiz pardilla no son tratadas conforme al Plan Básico de Gestión de los espacios Red Natura 2000. Entre otras deficiencias cabe citar que no se tienen en cuenta las medidas para la conservación de las especies galliformes y como para otras especies, los inventarios de campo son muy escasos, lo que desvirtúa los resultados obtenidos. En concreto con el urogallo las zonas afectadas deben de considerarse como zonas de desplazamiento conexión y de paso de la especie entre núcleos más o menos próximos, cuestión que no se ha tenido en cuenta. Tampoco se tiene en cuenta las especies aves migratorias que en su paso por la zona pueden ser afectadas por la actuación. Se considera que se debe exigir una actualización de la información que debe incluir los movimientos y comportamiento de las aves y las épocas y condiciones ambientales de mayor riesgo y que es preciso que se considere los riesgos de colisión de las aves en otros lugares con teleféricos y tendidos aéreos de todo tipo.

La evaluación de efectos sobre la fauna en especial sobre las grandes aves concluye con un resultado de impacto severo, que se pretende minimizar de inmediato proponiendo unas medidas correctoras para bajarlo a la consideración de moderado. Se evalúan los impactos sin información empírica que permita justificar los resultados, lo que se considera muy evidente en el caso del quebrantahuesos. En el estudio de impacto ambiental, tan solo se exponen observaciones de ejemplares en dos meses de verano (para conocer las áreas vitales y de campeo de una especie se precisa al menos el seguimiento de un ciclo anual), con las cuales se establecen, unos mapas de uso del espacio muy básicos. Además, indica que se ha observado que la información sobre los territorios de cría es errónea, cuestión que deberán corregir (según información técnica de la FCQ, tras el seguimiento durante más de 30 años de los territorios de cría de esta zona). Indica que no se ha contemplado ni analizado en el estudio de impacto ambiental, una revisión de las evaluaciones realizadas en proyectos de teleféricos en Pirineos de Francia y en los Alpes y que se desconoce que supone la minimización de los riesgos de colisión para poder considerar el impacto como moderado, ya que no se informa de las condiciones técnicas que permitan rebajar el impacto y en qué proporción se reduce el riesgo de colisión. Se recalca que estableciendo medidas anticolidión en cables aéreos no se reduce en un 100% la mortalidad de aves, se puede reducir la colisión entre un 40%. Los inventarios de flora se deben realizar con el mayor detalle, con trabajo de campo y ubicación precisa que completen y actualicen la información y el promotor debe informar sobre las campañas de prospección y los resultados obtenidos. Por otro lado, se alega que la Alternativa 0 debería ser analizada como una alternativa, en principio válida y en todo caso, razonar su descarte por resultar su impacto, en base a los efectos sobre el medio ambiente, menos favorable frente a las opciones de conectar las estaciones de



Candanchú y Astún por medios mecánicos fijos, con un transporte de cable de una capacidad, muy sobredimensionada para las necesidades actuales del servicio. Se solicita que se considere a esta Sociedad como formalmente interesada y presentada en el procedimiento administrativo objeto del presente documento, así como le sea concedido el derecho de consulta previa ante cualquiera de las fases del procedimiento; que se incorporen las presentes alegaciones, en su texto y contenido, a todos los expedientes y procedimientos donde estén vinculadas, y que sean contestadas con su resolución; que se proceda a la revisión por nulidad y/o carencia grave de evaluación de los conceptos señalados en los diferentes apartado de este documento y que se opte por la alternativa cero y se proceda a la prestación del servicio por medio de la propuesta de autobuses eléctricos.

- Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), remite informe en el que se alega sobre el inadecuado estudio de alternativas, señalando que, en lo que respecta a la evaluación de alternativas de proyectos, los únicos criterios que deben prevalecer son los ambientales y deben tener como objetivo el impacto cero o el menor posible sobre el espacio y que el estudio de impacto ambiental deberá incluir una justificación de las razones principales de la solución adoptada considerando los efectos del proyecto sobre el medio ambiente. Alega sobre la afección a espacios protegidos y avifauna amenazada, considerando que no se ha proporcionado garantía alguna de que la integridad del espacio de la Red Natura 2000 no vaya a verse afectada por la ejecución del proyecto, ni puede afirmarse que el proyecto no afectará de forma apreciable ni significativa a los valores propios de estos espacios Red Natura 2000. Por último, alega sobre la posible vulneración de la normativa europea relativa a los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y solicita que se tenga por presentado el escrito y las formuladas alegaciones solicitando que se resuelva de forma negativa el proyecto de referencia por falta de ajuste a lo legalmente establecido en relación con el estudio de alternativas tal como se establece en la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; grave afección directa y pérdida de áreas de reproducción, campeo, alimentación y dispersión de especies de aves catalogadas como “en peligro de extinción” y “vulnerable”; afección directa a la ZEPA ES0000137 “Los Valles” y a la IBA 123 “Belagua-Ansó-Hecho” y por afección a un área crítica recogida en el plan de conservación del quebrantahuesos.

- Explotaciones Turísticas de Candanchú, SA (Candanchú), establece una serie de consideraciones relativas a que el trazado de la telecabina afecta a trazados esquiables, acometidas eléctricas, instalación de nieve artificial, así como canalizaciones hidráulicas de diversas características y usos. Considera necesaria la revisión de la torre número 3 y la realización de un estudio de ubicación para no coincidir con trazados esquiables. Se requiere un compromiso de subsanación de los desperfectos por la construcción de la instalación, y la valoración de construcción de un espacio para la integración de servicios complementarios en la





zona de embarque, así como un estudio sobre la posibilidad de desplazar el garaje hacia la zona de aparcamiento, dejando libre circulación de esquiadores.

- E-Distribución Redes Digitales, SL (Endesa), analizada la documentación aportada indica que no se aprecia objeción alguna a la reglamentariedad de acuerdo con lo indicado en el Reglamento de líneas de alta tensión y sus fundamentos técnicos, Real Decreto 223/08 de 15 de febrero de 2008. La presente contestación a la separata no analiza ni el punto de conexión ni las implicaciones de vertido en la red. Se informa favorablemente la documentación trasladada con los siguientes condicionados a cumplir: a la fecha de presentación de la documentación, la telecabina no dispone de condiciones técnico-económicas en vigor para la alimentación eléctrica puesto que las emitidas, no fueron aceptadas en el plazo legalmente establecido. Por ello, el informe favorable está condicionado a su nueva petición y aceptación, y supeditado a que las condiciones técnicas no afecten al proyecto para lo que se debería modificar el condicionado. Por otro lado, se indica que existe interferencia del proyecto con instalaciones de distribución de energía eléctrica en servicio, que disponen de condiciones técnico-económicas para su modificación. Por ello, el informe favorable está supeditado a la aceptación de las condiciones en el plazo legalmente establecido.

- Alegación particular. Particular presenta escrito de alegaciones en el que se incluyen cuestiones como que el hacer que un área sea más competitiva no tiene que ver solo con unir estaciones con remontes, indicando que se es más competitivo si los remontes existentes son modernos y si éstos alcanzan más altitud y que esta telecabina unirá dos estaciones que tienen remontes obsoletos. Refiere a la conexión vía buses eléctricos, indicando que esta conexión sería mucho más barata y sostenible, especificando además que, el plan de la telecabina contempla la cifra inicial de 600 esquiadores por hora, con 5 buses eléctricos similares a los que circulan por varias capitales nórdicas el número de esquiadores transportados se multiplicaría por 6 y funcionarían incluso con aire y mal tiempo.

El órgano sustantivo remite al INAGA tres documentos de respuesta del promotor a las alegaciones e informes recibidos durante el proceso de consulta e información pública, fechados en diciembre de 2024 (respuesta alegaciones e informes recibidos) y en marzo (respuesta alegación informe CHE) y abril (respuesta al informe emitido por la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio) de 2025, en los que se consideran todos los informes y alegaciones remitidos por los diferentes organismos, entidades y/o particulares.

Concretamente, se destacan los siguientes aspectos en los citados documentos de respuesta a las alegaciones e informes recibidos:





Al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría General de Transporte Terrestre, Dirección General de Carreteras, responde que el proyecto constructivo incluirá la solicitud del Ministerio respecto al estudio de tráfico, afección al nivel de servicio, sistemas de contención, etc. Se señala que la estación intermedia no está prevista actualmente para que los usuarios de la telecabina suban o bajen de la misma, por lo que la afección al tráfico por la presencia de la estación intermedia puede considerarse nula. Solo se requerirá el acceso para labores de mantenimiento, que normalmente se realiza en un horario que no coincide con el que genera la estación de esquí. En cualquier caso, se incluirá en el proyecto el análisis de la intersección para mostrar la validez o no de la intersección actual y la propuesta de solución si fuera necesario.

En respuesta al informe emitido por la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca el promotor indica que se tienen en cuenta todas las cuestiones indicadas respecto a la cadencia de los salvapájaros, que se modificará en el estudio de impacto ambiental para incluir la señalización cada 5 m, y la señalización del cable de la telecabina se realizará inmediatamente después de su izado y tensado, antes de su puesta en funcionamiento. 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, tal y como se indica en el apartado 9.4.2 del estudio de impacto ambiental. En este sentido, el presupuesto de medidas incluido en el capítulo 11 del estudio de impacto ambiental, incluirá la cadencia de un salvapájaros cada 5 m (suministro y montaje de 729 salvapájaros). Respecto al cronograma de actuación, debe considerar como época crítica para el desarrollo de actividades ruidosas el periodo comprendido entre noviembre a julio, ambos incluidos, periodo en el deberán limitarse dichas actividades. Respecto del cruce con el río Aragón, el proyecto básico se ha modificado el trazado propuesto en el documento de alcance para no afectar al cauce. Ninguna de las zonas de ocupación temporal, pilas o caminos de acceso en obra producen ocupaciones sobre el cauce del río Aragón. Respecto del Plan de vigilancia, se extiende el seguimiento ambiental en fase de explotación a los 5 primeros años de funcionamiento. Respecto al acopio de materiales, las zonas se ubican dentro de las superficies de ocupación de la obra.

A las consideraciones de la Dirección General de Gestión Forestal, el promotor indica que las observaciones relativas a compatibilidad de conservación y mantenimiento de funciones hidrológicas de los MUP y el cauce del barranco Peñas Bajas, el efecto de las pilonas está concentrado en un punto, por lo que no hay modificaciones dentro de la cuenca. En cuanto a los aludes, el proyecto de construcción contendrá los cálculos estructurales de todas y cada una de las pilonas, incluyendo para las T10 y T11 la carga adicional producto de la avalancha. Si las cargas produjeran un efecto tal que no pudiera resolverse razonablemente por la estructura metálica, se diseñarán elementos de protección en hormigón o



escollera que redirijan la avalancha sin dañar las pilonas. En cuanto a medidas pasivas, el proyecto contempla y define la mejora y ampliación del dique de contención mediante el cierre en su parte norte así, como la ampliación del mismo, su mejora y consolidación. Este dique existente se amplía para dirigir de forma suave las posibles avalanchas hacia el sur y contener las dos primeras pilonas de la línea entre la estación intermedia y la estación superior (T-08, T-09). Estas consideraciones respecto al dique se encuentran incluidas en el estudio de avalanchas. La telecabina deberá incluirse en el PIDA para garantizar las medidas de protección correspondientes. Sobre la erosión de terrenos, se incluirá de manera más específica el control sobre la erosión de los suelos y que, sobre las avalanchas de nieve, se remite al estudio de avalanchas donde se incluyen los análisis realizados, la normativa aplicada y las actuaciones propuestas en relación con el riesgo de avalanchas. En relación con esto, el promotor señala que, cuando se determine por la Mancomunidad del Alto Valle del Aragón el modelo de explotación de la telecabina, la instalación deberá incluirse en el PIGA de Astún y/o Candanchú y/o realizar un PIGA de la propia infraestructura. Esta cuestión habrá de plantearse en la fase de explotación de la telecabina.

Como respuesta a las consideraciones de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, el promotor presenta el documento de Adaptación urbanística que contiene la documentación urbanística, normas urbanísticas y planos, fechado en abril de 2025, como documento integrante del PIGA para la instalación de un sistema de transporte por cable para la unión de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú en el Valle del Aragón. Este documento se redacta al objeto de justificar la necesidad de adaptar alguna de las determinaciones del planeamiento vigente a las condiciones necesarias para la implantación de este sistema de transporte por cable. Concretamente indica que, para que pueda implantarse el proyecto en el ámbito de los términos municipales de Jaca y Aísa, el presente documento incorpora las determinaciones urbanísticas que permiten que este proyecto se integre en la ordenación estructural y pormenorizada de los municipios en los que se propone su ejecución. Describe el marco jurídico urbanístico vigente, así como los criterios adoptados para la adaptación urbanística.

Respecto al informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural, la comunicación de los hallazgos accidentales y la señalización se recogen en el estudio de impacto ambiental. El balizamiento con malla de señalización naranja o similar del perímetro geográfico definido para el yacimiento arqueológico 06 - Abrigo, se colocará al menos a 1 m de altura respecto del suelo, se instalará de forma previa a las obras, y se retirará una vez finalicen. Respecto de la autorización, en el apartado 8.2.9 del estudio de impacto ambiental, página 180, se indica que antes de solicitar la licencia municipal se deberá contar con autorización de la Comisión Provincial del Patrimonio Cultural de Huesca respecto de la ejecución de la obra de la telecabina. Respecto del acuerdo de 29 de octubre



de 2024, de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca, se responde que se propone el traslado de la pila T06 fuera del Camino de Santiago y su zona protegida, garantizando que no afectará a restos protegidos. El estudio de impacto ambiental será corregido una vez aprobada la nueva ubicación por la Comisión. Se incluyen también medidas respecto al control y seguimiento arqueológico y de la restitución.

Como respuesta a las consideraciones del Servicio Provincial del Departamento de Medio Ambiente y Turismo de Huesca, se responde respecto a la compatibilidad con la conservación y mantenimiento de las funciones hidrológicas de los MUP y el cauce del barranco “Peñas Bajas”, así como al tema de los aludes, en el mismo sentido que a la Dirección General de Gestión Forestal. En lo relativo a las cuestiones ambientales, los nuevos accesos necesarios para la implantación de las pilas pertenecientes a la telecabina están analizados en el apartado 6.4.1.1.3. Geología, geomorfología y edafología, del estudio de impacto ambiental. También se encuentran disponibles en los planos anexos al estudio de impacto ambiental. Respecto del estudio de hábitats, fauna y Espacio Red Natura incompleto en cuanto a especies catalogadas, y afecciones a las especies y al espacio consecuencia del uso no valorado, el estudio sí incluye una valoración a las especies y un seguimiento ambiental de las mismas en el tiempo una vez se desarrolle y explote el Proyecto. La presencia de lagópodo, perdiz pardilla y urogallo no está demostrada en el ámbito de implantación del proyecto, sin embargo, también entran en el alcance de los seguimientos ambientales.

El promotor, en respuesta a la alegación de la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, expone que no cabe ninguna duda respecto de si la infraestructura propuesta responde a un proyecto. Al respecto, puede consultarse el anexo 2. Informe jurídico de Turismo de Aragón en respuesta a las alegaciones presentadas por la Sociedad Aragonesa de Protección a los Animales y Plantas donde se responde a esta cuestión con mayor detalle. Respecto al impacto sobre grandes aves, se indica que el 7 de mayo de 2024 se hizo una consulta a la Fundación Quebrantahuesos informando del proceso actual del estudio de impacto ambiental objeto de alegaciones, solicitando toda la información que la Fundación considerase pertinente al objeto de llevar a cabo una correcta evaluación de impactos y que esta consulta fue respondida el 14 de junio de 2024. En base a la información proporcionada por la Fundación y las experiencias de ESPYGA (entidad responsable del anexo III y trabajo asociado al mismo) se ha realizado la evaluación de impactos sobre las aves. En este punto se matiza que la metodología llevada a cabo para la identificación y clasificación de los potenciales impactos generados por el nuevo proyecto se ha detallado en el apartado 6.1 del estudio de impacto ambiental, conforme a lo establecido en la Ley 21/2013 de evaluación ambiental y basándose en metodologías establecidas en Gómez Orea et. al (2013) y Conesa, (2010). En el estudio de impacto ambiental



apartado 8.3.5. - Medidas para la protección de la fauna, RN 2000, plan de conservación del quebrantahuesos, se propone el marcaje GPS de 4 ejemplares de quebrantahuesos, con el objetivo de monitorear y estudiar el movimiento y comportamiento de la especie, y su potencial sinergia con la nueva infraestructura. Dicho control y seguimiento se incluye en el apartado 9 del estudio de impacto ambiental y su valoración económica en el capítulo 11 del estudio de impacto ambiental. Respecto de la revisión de las evaluaciones realizadas en proyectos teleféricos en Pirineos de Francia y Alpes, en fase de redacción del estudio de impacto ambiental no se localizó la información relativa a las evaluaciones citadas. Sin embargo, sí se ha considerado la 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 monocable 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). En relación con la valoración del impacto y la minimización de riesgos de colisión, entre otras cuestiones se indica que implantación de medidas anticolidión en la telecabina, son medidas adoptadas en otros países que están resultando positivas. Como cualquier otra medida su efectividad no puede ser probada en tanto en cuanto no se haga un seguimiento exhaustivo en vigilancia medioambiental debiéndose adaptar cuantas medidas y correcciones sean necesarias para la mejor eficacia de estas, de ahí el programa de vigilancia ambiental adaptativo planteado en el estudio de impacto ambiental. Todas las medidas son de necesaria aplicación, con el objetivo de mitigar o corregir los efectos esperados, por lo que no se considera su categorización en función de su prioridad. Como respuesta a la segunda alegación presentada por la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos y a los dos escritos remitidos por Sociedad Aragonesa de Protección a los Animales y Plantas, respecto a las alegaciones emitidas de los puntos 2 a 5, se indica que se encuentran recogidas en el anexo II de la presente memoria, indicando el promotor que no se considera necesaria la revisión de la documentación presentada en estos apartados.

Como respuesta a la Federación de Ecologistas en Acción Aragón, el promotor indica que no procede modificar la documentación del PIGA puesto que el detalle del presupuesto económico, y el estudio económico financiero y de viabilidad económica se encuentran recogidos en los apartados 8 y 3 del PIGA. En el estudio de impacto ambiental del proyecto incluye en su anexo IX el análisis del cumplimiento con el principio DNSH (por sus siglas en inglés “Do Not Significant Harm”) de no causar un perjuicio significativo a los objetivos medioambientales recogidos en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 y se incluye una justificación del no perjuicio significativo a cada uno de los 6 objetivos establecidos (Mitigación del cambio climático, Adaptación al cambio climático, Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, Economía circular, Prevención y control integrados de



la contaminación, y Biodiversidad y ecosistemas). Respecto al impacto sobre las grandes aves, la definición de medidas preventivas, correctoras y compensatorias relacionadas con la protección de las grandes aves cumple, por tanto, con lo requerido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Como medidas se propone el marcaje GPS de 4 ejemplares de quebrantahuesos, con el objetivo de monitorear y estudiar sus movimientos. En conclusión, la valoración del impacto como severo no implica la valoración final del impacto global como inviable. Respecto a la Alternativa 0, el estudio de impacto ambiental recoge en su apartado 3.2.1. el análisis de la alternativa 0 o de no actuación conforme a lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Expone finalmente que, respecto al DNSH, se revisará el documento con las explicaciones incluidas en esta respuesta, se incluirá una referencia al anexo II de la adenda al Convenio Gobierno de Aragón y Mancomunidad Alto Valle del Aragón y que se revisarán los capítulos de medidas y plan de vigilancia ambiental para incluir las consideraciones resultantes de las alegaciones recibidas.

Con relación a la primera alegación de la Sociedad Aragonesa de Protección a los Animales y Plantas, en relación con el procedimiento y la documentación presentada se indica que, se da respuesta a los puntos 6 y 7, y que el resto de los puntos de las alegaciones presentada se encuentran recogidos, con mayor detalle y justificación en el anexo II Informe Jurídico de Turismo de Aragón del documento de respuesta alegaciones e informes recibidos. En base a las respuestas detalladas sobre los puntos 6 de la alegación respecto del anexo III del estudio de impacto ambiental en el que se incluye un estudio de detalle de flora y fauna, así como respecto de la Red Natura 2000 y de las potenciales afecciones directas e indirectas ocasionadas por el proyecto objeto de estudio, y del punto 7 de la alegación correspondiente con la alternativa 0, se procede a matizar el apartado 3.2 del estudio de impacto ambiental relativo a la propuesta de alternativas viables. Se especifica que, aunque la implementación de un sistema eléctrico de autobuses pueda considerarse una alternativa preferente en muchas situaciones, la suma de factores descritos hace que para el caso estudiado se considere una solución ineficiente, con un elevado desperdicio de electricidad y con una probabilidad de fallo que hace que se haya considerado menos idónea que la alternativa seleccionada. A la segunda alegación, que realiza apreciaciones en relación con el procedimiento y documentación presentada, se responde que la respuesta a los puntos 1 a 9 de dicha alegación se encuentran recogidos en el anexo II. Informe jurídico de Turismo de Aragón. Respecto al resto de puntos (10 a 14) tras su análisis no plantean demandas específicas a incluir en la fase actual de presentación del PIGA.

Como respuesta a la alegación de la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), el promotor contesta exponiendo que el análisis de alternativas se ha efectuado conforme a lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de



evaluación ambiental. Indica que dicho análisis recoge tanto los condicionantes ambientales que implican el mantenimiento de la situación actual como los condicionantes técnico-económicos y sociales que pueden influir en la decisión, y considerando que el objeto del proyecto es, entre otros, el de desestacionalizar el turismo y atraer visitantes durante gran parte del año, de manera que se realicen actividades entorno a la telecabina (actividades al aire libre, senderismo, ciclismo, BTT, etc) durante todo el año dotando por tanto de mayor sentido la consideración de la variable técnico-económica en el estudio de alternativas. De la afección a espacios protegidos y avifauna amenazada, el estudio de impacto ambiental recoge los estudios de detalle de flora y fauna realizados, así como respecto de la Red Natura 2000. Se discrepa de la categorización del impacto sobre el quebrantahuesos como crítico, en base a la información disponible, trabajos de campo e información proporcionada por la Fundación Quebrantahuesos. Asimismo, por la posible vulneración de la normativa europea relativa a los fondos del Plan de recuperación, transformación y resiliencia, este aspecto se ha detallado y se redirige al anexo IX del estudio de impacto ambiental, así como se añaden aclaraciones en cuanto al cumplimiento de cada uno de los objetivos establecidos. Indica finalmente que, las cuestiones planteadas se han detallado en los apartados 2.9 (Respuesta a Ecologistas en Acción), 2.11 (Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos) y 2.17 Sociedad Aragonesa de Protección a los animales y plantas) del “Documento de Respuesta alegaciones e informes recibidos” no siendo necesarias modificaciones adicionales a las ya señaladas.

A la alegación de Explotaciones Turísticas de Candanchú, SA, se responde que durante el proceso de elaboración del PIGA se han mantenido reuniones con los responsables de Explotaciones Turísticas de Candanchú analizando las solicitudes requeridas en la elaboración de la propuesta. No obstante, las consideraciones realizadas serán analizadas durante el desarrollo del proyecto de ejecución para valorar las opciones más favorables para el conjunto del proyecto. Finaliza indicando que no procede modificación en esta etapa.

A E-Distribución Redes Digitales Endesa, se responde que, al iniciar el proyecto de ejecución para la unión de las estaciones, se solicitarán nuevamente las condiciones de suministros pertinentes. De igual modo, se realizará la petición de modificación de la línea eléctrica de MT existente que genera dicha interferencia. Ambas casuísticas han sido contempladas en el PIGA vigente.

Respecto a la alegación particular, se expone que el objetivo principal del proyecto es contribuir a la desestacionalización de la oferta turística del Valle, generando actividad económica y empleo durante todo el año y no sólo en la temporada de esquí. Respecto a la conexión vía buses eléctricos, la telecabina, frente a otras alternativas de transporte como el uso de autobuses eléctricos, es la única alternativa sostenible que garantiza la creación de un dominio esquiable único





mediante una infraestructura de transporte sostenible y con accesibilidad universal capaz de generar nuevas experiencias que contribuyan a aumentar el atractivo turístico del valle durante todo el año.

El promotor señala que, en el caso de las respuestas y alegaciones del Ayuntamiento de Aísa, Ayuntamiento de Jaca, Instituto Aragonés del Agua, Diputación Provincial de Huesca, Mancomunidad Alto Valle del Aragón, Sección de Biodiversidad de Medio Ambiente y Turismo (por ser la misma alegación que la de la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca), Servicio Provincial de Huesca de Presidencia, Economía y Justicia, Servicio de Seguridad y Protección Civil, no procede la implementación de ninguna modificación en el estudio de impacto ambiental.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41.4 del 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 “Cuando el Plan o Proyecto esté sujeto a evaluación ambiental y concluido el periodo de información y participación pública, el departamento competente en materia de ordenación del territorio recabará del órgano ambiental la resolución ambiental que proceda, para lo cual deberá remitir la documentación completa del expediente, incorporando una memoria explicativa de cómo se ha tenido en cuenta en el plan o proyecto el resultado de las consultas y la información pública. La resolución ambiental que proceda, cuando resulte exigible, deberá ser notificada en el plazo máximo de cuatro meses desde su solicitud”.

En virtud de lo dispuesto en el citado artículo, la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística da traslado, con fecha de registro de entrada INAGA de 1 de abril de 2025, de la documentación completa contenida en el expediente del asunto de referencia, sin perjuicio de la posterior remisión al órgano ambiental autonómico de los informes sectoriales pendientes y de la respuesta del promotor a dichos informes y aquellos otros que están siendo examinados y valorados por la mercantil promotora, una vez que sean presentados ante el órgano sustantivo.

Con fecha 24 de abril de 2025, el INAGA, vista la documentación aportada y conforme al artículo 32 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de prevención y protección ambiental de Aragón y al artículo 40 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, solicita a la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística que requiera a la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio informe sobre el proyecto presentado y su estudio de impacto ambiental en lo referente a paisaje, compatibilidad y ajuste del proyecto con la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón (EOTA), compatibilidad y ajuste del proyecto con las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés, así como cualquier otra consideración que, en el ámbito de las competencias de la



Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, se considere oportuna para la resolución del expediente por parte del órgano ambiental. No consta en el expediente obrante en el INAGA respuesta a este requerimiento para el proyecto. Sí consta en el expediente, respuesta de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio a consultas formuladas en el trámite de evaluación ambiental estratégica simplificada del PIGA en donde se analizan los aspectos señalados por este Instituto.

Como continuación a la documentación inicialmente remitida, la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística traslada al INAGA con fecha 5 de mayo de 2025 la Propuesta de informe urbanístico de la Confederación Hidrográfica del Ebro, de fecha 21 de abril de 2025 y con fecha de registro de entrada INAGA de 8 de mayo de 2025, el informe de Evaluación de impacto de género e impacto por razón de orientación sexual, expresión o identidad de género, emitido por la Secretaría General Técnica del Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial y la respuesta al informe emitido por la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio que consta de la documentación urbanística: Normas Urbanísticas y anexo de planos, ambos documentos fechados en abril de 2025.

Con fecha 19 de mayo de 2025, el INAGA emite requerimiento de documentación a Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU, al objeto de que se amplíe y complete la documentación aportada en aspectos como la descripción completa de la actividad a realizar durante la fase de funcionamiento del proyecto; ampliación y mayor detalle a la modificación del dique de defensa de la estación Intermedia; nuevas conclusiones en el estudio de avalanchas conforme a la modificación en el diseño del dique de defensa de la Estación Intermedia y documento final que indique que partes del estudio de impacto ambiental y del proyecto se han visto modificadas y su redacción final consecuencia de dar respuesta a los informes y alegaciones, ajustes del proyecto, o cualquier otra causa. Desde el órgano ambiental se traslada copia de este requerimiento al órgano sustantivo para su conocimiento y efectos.

Asimismo, en dicho requerimiento también se indica que, visto el informe de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio y la respuesta aportada por el promotor y fechada en abril de 2025, en la que se justifica la necesidad de adaptar alguna de las determinaciones del planeamiento vigente a las condiciones necesarias para la implantación este sistema de transporte por cable, el promotor deberá tramitar en este Instituto una evaluación ambiental estratégica simplificada presentando el borrador del plan o programa junto con un documento ambiental estratégico con el contenido señalado en el artículo 22 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.



Con fecha 3 de julio de 2025, se registra en INAGA la contestación del promotor al requerimiento formulado que incluye documento de respuesta a requerimiento y presentado como Adenda al estudio de impacto ambiental (EslA) y anexos tramitados fechado en julio de 2025, estudio de impacto ambiental del proyecto de referencia "Revisión v2 julio 2025", los anexos: 0 Avance de proyecto de ejecución, 9-4-Apendice II-Inundación, 9-4-Apendice III-Avalanchas, IV - Vulnerabilidad y IX DNSH, todos ellos fechados en julio de 2025 y 3. Estudio económico y financiero y 6-3-Infraestructuras dique, ambos documentos con referencia Revisión v1 sep24.

Con fecha de registro de entrada INAGA de 27 de agosto de 2025, la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística traslada al INAGA informe elaborado por esta Dirección General titulado "Informe relativo al procedimiento de aprobación del Proyecto de Interés General de Aragón para la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable, promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU (Turismo de Aragón): trámite de audiencia, alegaciones e informes". El contenido de este informe incluye una relación de antecedentes, resumen de la tramitación de la aprobación inicial del PIGA, resumen del contenido de los informes y alegaciones, así como la respuesta del promotor, resumen de la tramitación de la aprobación inicial del documento ambiental estratégico del PIGA, resumen del contenido de los informes y alegaciones al documento ambiental estratégico, y consideraciones sobre los informes y alegaciones y sus cuestiones procedimentales.

En este informe se señala que, una vez concluidos los trámites de información pública, audiencia e informes previstos en el artículo 41 TRLOTA, en relación con el primer trámite de información pública, audiencia e informes derivado de la aprobación inicial del Proyecto de Interés General de Aragón mediante Orden de 7 de octubre de 2024 del Consejero de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial, se han incorporado al expediente 18 informes sectoriales remitidos por las administraciones u organismos públicos, incluidos los Ayuntamientos afectados (algunos comprenden dos o tres informes emitidos por el mismo órgano sectorial) y 7 alegaciones presentadas, cuatro de ellas presentadas por asociaciones y entidades ecologistas. En relación con el segundo trámite de información pública, audiencia e informes derivado de la Orden de 11 de junio de 2025 del Consejero de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial por la que se modificó la Orden de 7 de octubre de 2024 para incluir como parte integrante de la documentación del citado Proyecto de Interés General de Aragón el documento ambiental estratégico presentado por la promotora y proceder a su aprobación inicial, se han incorporado al expediente 7 informes sectoriales remitidos por las administraciones u organismos públicos, incluidos entidades locales afectadas, y 2 alegaciones presentadas por entidades ecologistas.



La Dirección General de Planificación Estratégica y Logística en su informe señala que los informes, preceptivos y vinculantes en la mayoría de los casos, han sido favorables al contenido del PIGA, si bien incorporan determinaciones y condicionantes que han sido asumidos por el promotor y serán incorporados en la documentación final que se presente antes esta Dirección General para su aprobación definitiva. Destaca que la Confederación Hidrográfica del Ebro ha emitido tres informes en relación con el proyecto, lo que se ha traducido en la incorporación de modificaciones en su contenido. Igualmente, los informes de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio y de la Dirección General de Patrimonio Cultural han supuesto modificaciones en su redacción en los términos expuestos en este informe. En cuanto a los Ayuntamientos afectados por la ejecución del proyecto, tanto el Ayuntamiento de Aísa como el de Jaca han mostrado su apoyo al citado proyecto en los términos en que ha sido redactado.

### 3. Tramitación, consultas e información pública de la evaluación ambiental estratégica simplificada del PIGA.

Con fecha 4 de junio de 2025 entra en el Registro Electrónico General de Aragón el documento ambiental estratégico para dar cumplimiento al requerimiento del órgano ambiental. Orden FOM/663/2025, de 11 de junio, por la que se modifica la Orden FOM/1220/2024, de 7 de octubre, por la que se aprobó inicialmente el Proyecto de Interés General de Aragón para la unión de Estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés SLU, al objeto de incluir en dicho Proyecto de Interés General y aprobar inicialmente, el documento ambiental estratégico presentado por la promotora.

En el “Boletín Oficial de Aragón”, número 115, de 18 de junio de 2025, se publica la Orden FOM/663/2025, de 11 de junio, por la que se modifica la Orden FOM/1220/2024, de 7 de octubre, por la que se aprobó inicialmente el Proyecto de Interés General de Aragón para la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés SLU, al objeto de incluir en dicho proyecto de interés general y aprobar inicialmente, el documento ambiental estratégico presentado por la promotora.

Con fecha 18 de junio de 2025, se publica en el “Boletín Oficial de Aragón”, número 115, el Anuncio de la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística, por el que se somete a información y participación pública el documento ambiental estratégico incluido en el Proyecto de Interés General de Aragón para la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés SLU. El plazo para la presentación de alegaciones otorgado es de un mes a contar desde el



siguiente al de la publicación de este anuncio en el "Boletín Oficial de Aragón" y el trámite de información pública tendrá por único objeto realizar alegaciones relativas a cuestiones propias del referido documento ambiental estratégico.

Se han recibido las respuestas, informes y alegaciones que se detallan a continuación:

- Mancomunidad Alto Valle del Aragón, informa que desde esta Mancomunidad no se tiene nada que alegar en esta fase del procedimiento, recordando que, dicho proyecto dispone de todo el apoyo institucional por parte de la Mancomunidad Alto Valle del Aragón, habiendo sido aprobado por su pleno tanto convenios de colaboración, como el expediente de contratación del proyecto técnico y obra para su ejecución.

- Confederación Hidrográfica del Ebro, remite informe en el que indica que, en relación con el asunto de referencia, se comunica que este organismo ya se ha pronunciado sobre el mismo mediante resolución de fecha 10 de julio de 2025 por la que se informa el instrumento en lo que respecta a las competencias de este organismo. Dicho informe fue emitido en el marco del expediente con número de referencia 2024-OU-417 a petición del Departamento de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial del Gobierno de Aragón. Indica que, dado que se trata del mismo instrumento, y en consecuencia no procede la realización de un segundo informe, se remite al órgano sustantivo el informe emitido para su conocimiento y su toma en consideración en el marco de la evaluación ambiental.

- Dirección General de Transportes, analizada la documentación aportada informa que, esta Dirección General no es competente en materia medioambiental y que, según la Ley 4/1964, de 29 de abril, sobre concesión de teleféricos, la explotación de teleféricos de servicio público se hará en régimen de concesión administrativa y durante la tramitación del proceso constructivo deberá cumplir lo establecido en la normativa que le resulta de aplicación, y que se detalla en el informe.

- Dirección General de Patrimonio Cultural, analizada la documentación aportada comunica que, en materia de Patrimonio Arqueológico, fueron realizadas prospecciones arqueológicas (expediente 204/2024), fruto de las cuales se identificaron afecciones potenciales sobre una posición fortificada. Asimismo, se confirmó que el proyecto afecta al entorno de varios bienes de interés cultural declarados: Hospital de Santa Cristina de Somport, Camino de Santiago y el Castillo de Candanchú. Por este motivo se emitió una resolución al respecto (CSVGH5DBXR2F31L0XFIL) que establecía una serie de medidas que deben ser tenidas en cuenta en la ejecución del proyecto. En lo que respecta a patrimonio paleontológico, se constata la realización de prospecciones paleontológicas



preventivas (Expediente actuación paleontológica: 210/2024) habiéndose emitido resolución al respecto donde se dan por finalizadas adecuadamente las prescripciones preventivas en dicha materia sin medidas correctoras adicionales (<http://www.aragon.es/verificadoc> con CSV CSVWY03L4J6GQ1T0XFIL.). No obstante, se recuerda que en el supuesto de hallarse restos fósiles de interés patrimonial deberá comunicarlo de forma inmediata a la Dirección General de Patrimonio Cultural, según se contempla en el artículo 69 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés. Por lo tanto, esta Dirección General de Patrimonio Cultural considera, dentro de su ámbito de competencias, que el condicionado ambiental deberá incorporar la Resolución emitida por la Dirección General de Patrimonio Cultural de las actuaciones de prospección arqueológica llevadas a cabo en relación con el proyecto. Igualmente, deberá remitirse a la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca para valorar el impacto y la compatibilidad del proyecto sobre el entorno de los bienes protegidos y garantizar el cumplimiento de los acuerdos que esta haya podido tomar.

Respecto al expediente 25/178 de la Comisión Provincial del Patrimonio Cultural de Huesca, se indica que considerando que dicha Comisión Provincial, en sesión celebrada el 29 de julio de 2025, emitió informe favorable con condicionado, se resuelve, en lo que es materia de competencia de esta Dirección General, autorizar el documento, recordando lo siguiente, que las ubicaciones de las pilonas cercanas al Camino de Santiago y su entorno (T05, T 06' y T 07, serán las informadas en nuestro expediente número 25/08, entendiéndose que el presente documento no supone modificaciones en este aspecto (consecuentemente, en el plano aportado PO-01, de fecha 28/03/2025, la pila representada no debe situarse en ese emplazamiento) y que las siguientes fases del proyecto de unión de las estaciones o de otros documentos previos a su redacción, deberán ser remitidas igualmente a esta Comisión para su informe.

- Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, emite informe en donde se señala que de acuerdo con el artículo 46.3 del TRLOTA, las determinaciones de ordenación contenidas en los Planes o Proyectos de Interés General de Aragón vincularán a los instrumentos de planeamiento de los municipios afectados y prevalecerán sobre los mismos. En su caso, el consejero competente en materia de urbanismo podrá ordenar la iniciación del procedimiento de alteración del planeamiento, conforme a la tramitación establecida en la legislación urbanística, con objeto de adaptarlo en lo que proceda al contenido del Plan o Proyecto de Interés General de Aragón. Las clases y categorías de suelo que el TRLOTA establece como prioritarias para la ubicación de un PIGA, son las de suelo urbanizable no delimitado y suelo no urbanizable genérico, debiéndose justificar motivadamente la necesidad de su ubicación en otra clase o categoría, así como, en su caso, la compatibilidad de la actuación prevista con los valores del suelo afectado. Realiza un análisis relativo a la repercusión territorial del proyecto





considerando los elementos del sistema territorial conforme al texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón (TRLOTA). Asimismo, se considera el Decreto 202/2014, de 2 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón (EOTA). Precisa que son esperables especiales afecciones sobre el sistema de asentamientos y la vivienda tal como se detalla en el informe urbanístico con fecha 5 de febrero de 2025 así como los debidos a la ejecución de este proyecto, si bien el promotor deberá velar por una baja emisión de polvo y ruidos que minimicen las molestias sobre la población durante el tiempo que duren las obras. Durante la fase de obras cabe esperar un aumento del tráfico en las carreteras, caminos y pistas utilizadas, pudiendo producirse afecciones sobre la circulación. El promotor deberá procurar minimizar dichas afecciones. En lo que respecta al mercado de trabajo y según los datos aportados por el Instituto Aragonés de Estadística (IAEST) en junio de 2025 no se espera que el presente proyecto impacte de forma positiva en el aumento de los puestos de trabajo relacionados con la explotación actual de las estaciones de esquí. En lo que respecta al paisaje, y según los Mapas de Paisaje de Aragón homogeneizados para la comarca de La Jacetania, las Unidades de Paisaje afectadas por el proyecto son: AE 04 Candanchu con una calidad de 5 sobre 10, una fragilidad de 4 sobre 5 y una aptitud homogeneizada baja; y la AE 01 Valle de Astun con una calidad de 5 sobre 10, una fragilidad de 4 sobre 5 y una aptitud homogeneizada baja. Respecto a los riesgos naturales existentes en el ámbito del proyecto se informa que estos son: Aludes, el proyecto tiene 5 cruzamientos de la línea aérea con zonas expuestas a riesgo alto por lo que el promotor ha de revisar y confirmar el proyecto de construcción no dispone de pilares de apoyo sobre las zonas de alto riesgo establecidas por el mapa de riesgos por aludes realizado por Gobierno de Aragón el proyecto ALERT. El proyecto se localiza en zonas de riesgo de peligrosidad baja tipo 5 y 7 y se deberán tener en cuenta las normas vigentes sobre prevención y lucha contra los incendios forestales en la Comunidad Autónoma de Aragón. En todo lo relativo a riesgos para este ámbito se estará a lo que se disponga desde la Dirección General de Interior y Emergencia del Gobierno de Aragón. El proyecto afecta a patrimonio cultural por el cruzamiento con el Camino de Santiago Francés por Aragón. Las Directrices parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés y Especial del Camino de Santiago-Camino Francés a su paso por Aragón no ordenan ninguna restricción o limitación al respecto de la idoneidad de este tipo de proyecto como afección al suelo por donde transcurre el Camino de Santiago. En todo caso, en todo lo relativo a este ámbito se estará a lo que se disponga desde la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón. Finalmente el informe concluye que, considerando que el promotor ha examinado en la documentación presentada los aspectos más relevantes desde el punto de vista territorial, una vez analizada 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, así como a la Estrategia de Ordenación



Territorial de Aragón, aprobada mediante Decreto 202/2014, de 2 de diciembre, del Gobierno de Aragón, se informa la actuación denominada Consulta Ambiental Estratégica PIGA Unión Astún-Candanchú de conformidad con las consideraciones señaladas en cada uno de sus apartados.

Con fecha de 24 de septiembre de 2025 se registra de entrada en el INAGA segundo informe de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio en el que se analizan los antecedentes existentes y la nueva documentación aportada. Señala que el ámbito del PIGA, donde aplican las determinaciones del mismo, se han reflejado en los planos de ordenación (PO-01 y PO-02). De acuerdo con el plano PO-02, dentro del núcleo de Candanchú, el ámbito del PIGA es considerado sistema general de infraestructura de transporte por cable, dentro de las diferentes clases y categorías de suelo contempladas por el Plan General, esto es, suelo urbano consolidado, no consolidado y urbanizable delimitado. Como valoración de la nueva documentación se indica que la nueva documentación del PIGA refleja ahora su ámbito específico, regulando la ordenación para su funcionalidad en atención a las actuaciones que se pretenden autorizar, para lo que se han modificado los planos de ordenación y las normas urbanísticas. En las normas urbanísticas se regula el ámbito como sistema general de transporte por cable a su paso por el casco urbano de Candanchú. El uso principal es el regulado en el artículo 5 (infraestructura de transporte por cable), y como compatibles se regulan los usos de zonas verdes y espacios libres, infraestructuras públicas y privadas y sistema viario y aparcamiento. Respecto al artículo de las normas urbanísticas que regula el ámbito de aplicación (artículo 4), convendría completarlo indicando que las presentes normas afectarán a toda actividad relativa al régimen y usos del suelo y de la edificación que se realice en el ámbito físico que se ha delimitado. Se observa un error en el plano de ordenación. Las normas urbanísticas definen la envolvente de la infraestructura con una distancia de 15 m en horizontal a cada lado del eje (artículo 5). Sin embargo, en los artículos 10 y 11 se establece una banda libre de obstáculos de 10 m a cada lado del mismo eje, tanto para el suelo urbanizable delimitado como para el urbano no consolidado. No se indica esta misma condición expresamente para el suelo urbano consolidado, que convendría recoger también, de tal modo que para todos los suelos del núcleo de Candanchú se impida la posibilidad de efectuar construcciones o instalaciones no compatibles con la infraestructura de transporte por cable. Con la regulación de usos del sistema general dada por el artículo 9, se garantiza, además, que los suelos afectados, al pertenecer a un sistema general, no podrán ser privativos. En todo caso, resulta oportuno recalcar que se disminuye esa franja respecto al documento aprobado inicialmente (se regulaba una distancia de al menos 15 m al eje para nueva edificación) por lo que en cuanto a ese cambio deberá estarse a lo que determine el órgano competente en materia de protección civil. En el suelo no urbanizable, donde la infraestructura ya no se califica como sistema general, se grafía una distancia de protección a cada lado del eje de 7,5 m, así como en la



zona dentro del núcleo que sobrevuela viario y zona verde, en vez de los 10 m en el resto de suelos afectados. Esta diferencia de distancias a eje entre diferentes suelos deberá quedar justificado, puesto que, a priori, parece que la distancia libre de obstáculos debería ser la misma independientemente de la clase y categoría de suelo de la que se trate, ya que se trata de una distancia de seguridad para evitar otras instalaciones o construcciones incompatibles. En todo caso, en los artículos referidos al suelo no urbanizable se deberá indicar expresamente la franja de protección que deberá quedar libre de obstáculos. Precisa que se echa en falta, además, la regulación de los usos compatibles con dicha infraestructura de transporte por cable en el suelo no urbanizable (regulación que sí se ha establecido para el sistema general definido). Por último, se reitera que resulta fundamental que en la documentación quede claro y correctamente reflejado quiénes son los titulares del suelo y de los derechos que resultarán afectados de la ejecución del PIGA, siendo necesario hacer las consideraciones pertinentes, en lo que proceda, en el estudio económico-financiero, y que el presente informe se refiere exclusivamente a las consideraciones urbanísticas relativas a la ordenación del ámbito, debiéndose estar, en todo caso, a las determinaciones que se establezcan en los informes sectoriales preceptivos en el procedimiento de aprobación de este PIGA.

- Dirección General de Interior y Emergencias remite informe del Servicio de Seguridad y Protección Civil de Análisis de Riesgos e Informe relativo al documento ambiental estratégico del Proyecto de Interés General de Aragón para la Unión de Estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable. Se indica que el proyecto fue objeto de informe por parte de este Servicio de Seguridad y Protección Civil en octubre de 2024, con el expediente de referencia IU-1506-2024 y que, tras el análisis del documento ambiental estratégico, no se considera que existan modificaciones significativas respecto a riesgos en el ámbito del PIGA, que fue objeto de informe favorable por parte de este Servicio en octubre de 2024. Se establece como conclusión, visto el alcance de la incorporación del documento ambiental estratégico que, desde la Protección Civil no se observa que las actuaciones urbanísticas propuestas sean incompatibles con los riesgos analizados que deberán tenerse en consideración por lo que se informa favorablemente.

- Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos (FCQ), con relación al documento ambiental estratégico (DAE) del denominado Proyecto de Interés General de Aragón (PIGA) de la unión de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú mediante transporte por cable presenta una serie de sugerencias. Entre ellas que, en octubre de 2024 la FCQ presentó alegaciones al PIGA de referencia; que estamos ante un PIGA y un proyecto de construcción de una infraestructura de transporte de pasajeros por cable entre dos estaciones de esquí de montaña, lo que exige evaluar sus efectos ambientales y sus efectos sobre otros planes, lo que incluye la Red Natura 2000 y sobre el planeamiento urbano aprobado y de aplicación en los municipios de Jaca y Aísa. Refiere a cuestiones incluidas en



el apartado 2 de antecedentes por afirmaciones sin justificación; apartado 4 de sostenibilidad social, que debería situarse por jerarquía de importancia, al final de documento; apartado 5 de alcance y contenido de la modificación puntual, puesto que no se ha encontrado la cuantificación de la superficie que se pretende modificar; apartado 6, análisis de alternativas, que incluye la modificación sustancial del planeamiento de Aísa para permitir la actividad de transporte por cable; apartado 7, desarrollo de las modificaciones puntualmente propuestas, entendiéndose que debe quedar bien determinado cuál va a ser la norma urbanística para cada municipio y como se va a desarrollar la modificación y que, la propuesta de la redacción de un plan especial para urbanizar en la unidad de ejecución 4 del suelo urbano no consolidado de Aísa debería eliminarse de esta evaluación; apartado 8 de caracterización ambiental, que debería detallarse puesto que la información generalista no sirve para caracterizar las zonas afectadas y que deberían tener una caracterización especial el grupo de aves; apartado 9, que no ha considerado las nuevas condiciones climáticas derivadas del cambio climático; apartado 10, de incidencia posible con planes sectoriales que debería desarrollarse con mayor detalle, sugiriendo que se incorpore a la evaluación los planes nacionales y de la Unión Europea que estén vigentes y concurren con el plan urbanístico en trámite; apartado 11, de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, entendiéndose que el plan urbanístico deberá incorporar los detalles sobre cómo el promotor deberá proceder al final de la vida útil de la instalaciones; apartado 12 de medidas previstas para el seguimiento ambiental de la modificación, considerando que se debería exigir al promotor un mayor y mejor detalle de cómo va a trabajar la contratación. Se indica que debería exigirse al promotor el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 16 Capacidad técnica y responsabilidad del autor de los estudios y documentos ambientales, de la Ley 21/2013 de 19 de diciembre y sus modificaciones por la Ley 9/2018 de 5 de diciembre. Por último, se expone que la modificación del planeamiento debería estar condicionada de una Declaración Ambiental positiva por INAGA del proyecto de transporte por cable, insistiendo en los impactos sobre las aves migratorias y las aves en peligro de extinción.

- Sociedad Aragonesa de Protección a los Animales y Plantas, remite escrito de alegaciones en el que refiere a cuestiones como el fin y carácter de promotor de la mercantil "Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU" así como la capacidad para ser promotor y contratista de la Mancomunidad de municipios del Alto Valle del Aragón. Señalan que existen dos promotores de la misma obra pero que se desconoce quién es promotor y beneficiario final, quien asume las obligaciones. Alega que no constan en el anuncio del "Boletín Oficial de Aragón" las sedes electrónicas en las cuales se pueden tener acceso y consultar el expediente completo. Que la cuestión final parece ser la modificación de la clasificación legal del suelo no urbanizable de protección especial de los suelos en monte público de Candanchú y Astún, para permitir usos empresariales y turísticos y a la cuestión de aclaración legal de la capacidad de la entidad local (Mancomunidad) para ser



promotor y contratista de la obra de unión de estaciones de Candanchú y Astún por telecabina, puesta de manifiesta a través de varios escritos al Gobierno de Aragón sin obtener respuesta. Indica que no se ha llevado a cabo un análisis real de las afecciones al paisaje, al entorno geológico, al entorno vegetal, al entorno animal, al entorno patrimonial de los pastos de montaña... Es decir, no existe evaluación alguna de los daños para poder valorar si es posible su corrección. Tampoco se han previsto las consecuencias del cambio climático. En resumen, la documentación a la que se ha tenido acceso no cumple los requisitos mínimos técnicos ni legales para su tramitación. Refiere a la cuestión de que no queda claro el beneficiario, alegando que la suma de convenios existentes, adendas, acuerdos, etc., no clarifica esta cuestión, que determina la viabilidad económica y ambiental de la actuación. Indica que constan en el expediente las alegaciones ya presentadas y adjuntan las alegaciones por las ocupaciones en monte de utilidad pública que afectan a esta tramitación. Se alega que, en este mismo monte de utilidad pública y con las mismas figuras de protección ambiental, se están tramitando varias actuaciones como son la telecabina de Candanchú-Astún, mejora de instalaciones, innivación artificial, depuración de aguas, sistemas eléctricos sistemas de contención de laderas, antialudes, tomas de aguas, almacenamiento de aguas, accesos... Especifica que para todo lo citado que compete actuaciones en esa zona Candanchú y Astún, debería existir un único proyecto realizado por diferentes administraciones públicas, con dinero público, en montes públicos, con utilización de muchos recursos públicos entre ellos el funcionamiento de las administraciones para beneficio final de dos empresas privadas. Debe existir una unidad de proyecto, sin fragmentación, cuyos objetivos son lucrativos, sin olvidar la promoción de grandes desarrollos inmobiliarios que ya han publicitado. Indica que no se ha justificado la viabilidad técnica, viabilidad financiera, viabilidad económica, viabilidad de gestión (indicando que varias veces ha tenido que intervenir el Gobierno de Aragón en Candanchú y Astún, asumir la gestión y aportar fondos), viabilidad operativa (no se han planteado objetivos conocidos), viabilidad social (se desconoce la opinión pública para lo que está sucediendo y el uso de los medios públicos), viabilidad legal (el marco jurídico no está claro, por la propia fragmentación de los proyectos y la situación de concesiones en montes públicos, el uso de fondo públicos...), viabilidad ambiental (especificando que es inviable y ni se ha planteado), viabilidad con la catalogación del monte (ni se ha planteado) y la viabilidad del uso de los públicos para unos fines (no se ha planteado), entre otras. Al efecto, se considera que el proyecto de referencia es inviable para la tramitación de una ocupación de uso privativo de un trozo de Monte de Utilidad Pública, así como cualquier tramitación ambiental u administrativa. Hace referencia a que no se ha previsto en la documentación aportada la situación del cambio climático existente, cuestión que consideran imprescindibles al alegar que todos los proyectos tienen que ser viables económica y ambientalmente para poder ser tramitados, máxime si utilizan fondos y medios públicos, se hacen en monte público y deben de ser controlados por diferentes administraciones. Por último, cuestiona





que no queda garantizada la capacidad técnica y responsabilidad de los estudios y documentos ambientales ni el tiempo que supuestamente debe funcionar las instalaciones de transporte por cable planteadas. Solicitan el acceso al expediente con los requisitos señalados en los artículos 70 y 53 de la Ley 39/2015, por medios electrónicos y con acceso al contenido de todos y cada uno de los documentos obrantes en el expediente, la reiteración de su condición de interesados, la suspensión del plazo de presentación de alegaciones otorgado, que se consideren las alegaciones presentadas en este escrito, así como las anteriores que obran en poder de esa Administración y que en caso de no acceder a la solicitado, se les informe de las causas motivadas para ello, y el acto administrativo del acuerdo con régimen de recursos e identificación de quién lo suscribe.

El promotor presenta dos documentos fechados en julio y agosto de 2025 en los que se da respuesta a las alegaciones recibidas a través de unas fichas en las que se describe la alegación, se da respuesta a la misma y, en su caso, se indica la correspondiente implantación de esta en el informe.

En dichos documentos se considera que no procede respuesta a la Mancomunidad Alto Valle del Aragón y a la Dirección General de Interior y Emergencias.

Conforme a la alegación de la Dirección General de Transportes, se responde que se ha considerado la normativa vigente en todas las materias.

Como respuesta a la Dirección General de Patrimonio Cultural, se indica que se ha llevado a cabo una modificación del trazado de la telecabina y en concreto la pila 06 que afectaba al buffer del Camino de Santiago, desplazándola de forma que queda fuera de los límites y eliminando la afección. Se indica que esta modificación fue comunicada a la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca en respuesta a los informes y alegaciones recibidos en noviembre de 2024 y recogida en la revisión de trazado realizada que en este momento se encuentra pendiente de recepción de respuesta oficial por parte de dicha Comisión.

Respecto a las alegaciones de la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, se indica que se han considerado las afecciones del proyecto y los potenciales impactos ambientales, tomando en consideración el cambio climático. Se muestra conformidad con la modificación del apartado 2 de Antecedentes y con la solicitud para modificar el orden de presentación del apartado 4. Sostenibilidad Social. Se aportan datos y argumentos para justificar las afirmaciones incluidas sobre el modelo de turismo sostenible, se profundiza en la descripción propuesta dentro del municipio de Aísa y se cuantifican las superficies sobre las que se propone la modificación del planeamiento actual. Se considera la inclusión de las normas urbanísticas propuestas y se incorporan los planes y





estrategias nacionales y de la Unión Europea adicionales agregados y se modifica la nomenclatura. Se sustituye “modificación puntual” por “adaptación urbanística”. Se considera, respecto a las alegaciones realizadas al apartado de caracterización ambiental, que el estudio de impacto ambiental del PIGA de la unión de estaciones de Astún y Candanchú es el documento ambiental en el que se incluye todo el detalle necesario para valorar la afección del proyecto sobre la fauna en este caso. Además, los cambios sobre el medio derivados de la modificación del planeamiento no son significativos por lo que se propone la integración ambiental y restauración del terreno para tratar de minimizar aún más la afección.

A la Sociedad Aragonesa de Protección a los Animales y Plantas (SAPAP), el promotor responde indicando que no procede respuesta a la alegación sobre la figura del promotor, y que respecto a la nomenclatura de la “Mancomunidad de Municipios del Alto Valle del Aragón”, se utilizará la recogida conforme a su denominación oficial recogida en el “Boletín Oficial de Aragón”, número 186, de 22 de septiembre de 2014. Respecto a aspectos jurídicos - administrativos relativos a la legitimación de los promotores y tramitación del procedimiento de información pública no procede respuesta. Se acepta que la modificación urbanística constituye una modificación del planeamiento, y así se ha recogido explícitamente en la versión final del documento ambiental estratégico. El promotor manifiesta que sí se ha realizado un análisis real de las afecciones al paisaje, al entorno geológico, al entorno vegetal, al entorno animal y al entorno patrimonial de los pastos de montaña, en los epígrafes 8 y 10 (Medidas preventivas, correctoras y compensatorias para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos” del documento ambiental estratégico. Se indica que sí se ha tenido en cuenta información procedente de fuentes oficiales como la Estrategia Aragonesa de Cambio Climático y que se acepta la observación planteada y, en consecuencia, se incorporarán expresamente en el epígrafe 7 (Caracterización ambiental) y en epígrafe 8 (Potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático), las referencias a los escenarios climáticos elaborados por el OPCC y el IPE-CSIC. No procede la alegación relativa a los montes de utilidad pública, corresponde al órgano ambiental. Sí se aborda la viabilidad ambiental del proyecto y se aclara la capacidad técnica y responsabilidad del autor de los estudios y documentos ambientales. No procede respuesta al respecto del periodo de información pública. Tampoco procede respuesta relativa a la definición del promotor y la comprobación de que sus fines estatutarios se ajustan al proyecto corresponde al órgano sustantivo y a la dirección jurídica del procedimiento, especificando que, en cualquier caso, se dio respuesta a esta alegación dentro de la remisión de respuesta a alegaciones al PIGA aportando un informe jurídico de Turismo de Aragón. Queda justificada la necesidad de evaluación ambiental y aunque no contiene cartografía, para la elaboración del documento ambiental se ha utilizado la desarrollada en el estudio de impacto ambiental. Se informa de que ya se ha realizado una evaluación ambiental estratégica, en respuesta al documento



de alcance emitido por INAGA, y que las modificaciones oportunas se incorporaron al documento ambiental estratégico (DAE), el cual sustituye al borrador inicial y que no procede respuesta por la alegación en la que se denuncia la alteración de las etapas del procedimiento. Refiere que el documento ambiental estratégico no es el instrumento procedente para resolver cuestiones ambientales, ya que su objeto es la adaptación urbanística y no el análisis ambiental del proyecto técnico y que no es el instrumento adecuado para evaluar en profundidad las alternativas técnicas de movilidad. Por último, respecto a la alegación en la que se indica la ausencia en la memoria de información sobre terrenos afectados, valor ambiental, origen del agua, autorizaciones de la CHE y otras administraciones, se responde indicando que se ha tenido en cuenta para la elaboración del documento ambiental.

Como respuesta a la Confederación Hidrográfica del Ebro se indica que se adjuntarán en el documento ambiental estratégico el anexo XIV titulado: Respuesta alegación informe CHE - Revisión Apartado 6-1-D-Hidrología e Inundabilidad. Estudio de vientos. Climatología del Proyecto de Interés General de la unión de estaciones Astún Candanchú mediante transporte por cable. Que queda fuera del alcance del documento ambiental las obras en zona de policía y que no se evalúan en estas tramitaciones edificaciones concretas ni su localización. Se aceptan las alegaciones relativas a permisos y/o autorizaciones y serán mostradas en el epígrafe 10 del DAE, que ya incluye medidas preventivas, correctoras y compensatorias con el fin de minimizar la afección sobre el medio hídrico. Se traslada la información de obras y construcciones que vayan a realizarse como consecuencia de este planeamiento para que sea tenida en cuenta dentro del Proyecto de Ejecución y que el análisis específico de riesgos hidráulicos queda fuera del alcance del documento ambiental.

Una vez concluido el periodo de información pública, la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística da traslado, con fecha de registro de entrada INAGA de 25 de agosto de 2025 da traslado del documento ambiental estratégico, modificación del plan y del resultado de los trámites de información pública y consultas para la tramitación de la evaluación ambiental estratégica simplificada del Plan de Interés General de Aragón del Proyecto de Interés General "Unión de Estaciones Astún - Candanchú mediante transporte por cable. Con todo ello se procede a la apertura del Expediente INAGA 500201/71A/2025/9778 por petición del promotor a través de la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística.

Por último, con fecha de 27 de agosto de 2025 la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística da traslado del documento ambiental estratégico revisado en agosto de 2025 por el promotor en respuesta a requerimiento realizado por la citada Dirección General.

## 4. Descripción del Proyecto de Unión de Estaciones Astún - Candanchú mediante transporte por cable.

El proyecto queda ubicado en los municipios de Aísa y Jaca, respectivamente, en el Alto Valle del Aragón, dentro de la comarca de La Jacetania, provincia de Huesca. Esta zona dispone de un único acceso por la carretera N-330, de Alicante a Francia por Zaragoza, estando muy cercana al paso fronterizo con Francia del Somport. Una vez pasado el núcleo de Canfranc, en la entrada del Túnel de Somport, por el que pasa la N-330, la carretera antigua por el Puerto de Somport pasa a denominarse N-330a, y antes de la llegada a Candanchú, la N-330a que pasa por las afueras del núcleo urbano de Candanchú, se bifurca de la N-330b, que atraviesa el citado núcleo urbano.

El Proyecto de Unión de Estaciones de Esquí y Montaña de Candanchú y Astún, declarado como inversión de interés autonómico por Acuerdo del Gobierno de Aragón, prevé la unión mediante transporte por cable de ambas estaciones. Los principales objetivos de la actuación son los siguientes:

- Incremento del dominio esquiable continuo o practicable, a través de la unión de las estaciones, sin ampliación de pistas, dotando al esquiador de la posibilidad de cambiar de zona esquiable a diario sin necesidad de utilizar vehículo.
- Cambio en el modelo de esquí actual de fin de semana, a un modelo de esquí de semana. Las claves para ello serán unos dominios competitivos, y una oferta de alojamiento (hoteles y apartamentos) suficiente tanto en capacidad como en calidad, y con accesos fáciles e inmediatos a las pistas.
- Desestacionalización del turismo en el valle del Aragón y la diversificación de productos a través de la utilización de esta infraestructura para otras experiencias turísticas más allá de los meses invernales.
- Reactivación del valle del Aragón que actualmente se encuentra con una tendencia a la baja en lo que respecta a número de esquiadores.
- Desarrollo sostenible, tanto ambiental, como económico y social, de las entidades locales afectadas y del área de influencia.

En la justificación del interés general del proyecto se expone que la estación de esquí de Candanchú es la más antigua de España, inaugurada en 1928. Es de tamaño medio, bien orientada, pero con gran parte de la estación situada a cotas bajas, incluyendo todas las entradas y accesos a la estación. Su elevada altura máxima le confiere un desnivel total interesante. El acceso hasta la estación se realiza a través de la urbanización de Candanchú, lugar donde se localizan las zonas de aparcamiento y las áreas de servicios de la estación. Es una estación de nivel de esquí alto, contando además con una zona muy buena de debutantes. Ha



sido durante décadas el principal referente de la nieve en Aragón. Sin embargo, en la última década ese esplendor se ha visto superado por la pujanza de otras estaciones cercanas, como Formigal y Cerler, mucho más activas en materia de inversiones y con instalaciones más modernas.

La estación de Astún, por su parte, es, al igual que Candanchú, de tamaño medio. Es la más reciente de las estaciones de esquí aragonesas, ya que se abrió en diciembre de 1976 y se sitúa en la parte alta del valle (en la zona del ibón de Astún o de las Truchas, lugar de nacimiento del río Aragón). La orientación de dominio es buena exceptuando el área de Truchas. El dominio esquiable es bastante equilibrado, excepto por la falta de buenas zonas para debutantes, algo que se mejoraría con la unión con Candanchú.

Ambas estaciones distan 6 km por carretera de base a base de la estación. Los frentes de nieve se encuentran separados aproximadamente por 3,1 km en línea recta. Dado que, a priori, no es viable una unión esquiable entre las citadas estaciones, la única opción de unión es realizarla mediante transporte por cable, a través de una telecabina. Así, el proyecto de la Unión de las estaciones de Esquí de Candanchú y Astún mediante transporte por cable se emplaza en el ámbito de las propias estaciones de esquí y se presenta para la optimización del desarrollo turístico, no sólo en el sector de la nieve mejorando la oferta de dominio esquiable, sino a lo largo de gran parte del año al mejorar y optimizar la accesibilidad entre estas estaciones.

El proyecto de la telecabina que conectará las estaciones de esquí de Candanchú y Astún consiste en la instalación de un sistema de transporte por cable de movimiento unidireccional, y específicamente se trata de una telecabina monocable desembragable. Consiste en un cable portante-tractor que gira a una velocidad constante, y es regulable, al que se sujetan las cabinas mediante una pinza desembragable. Al entrar en las estaciones, se abre la pinza y las cabinas se desacoplan del cable, reducen su velocidad hasta la velocidad de tránsito que permita el embarque/desembarque de los viajeros y vuelven a acelerarse hasta llegar a la velocidad del cable para volver a acoplarse y salir de la estación.

La longitud total del sistema es de 3.616,42 m, en un diseño que proporciona un recorrido directo y eficiente entre las dos estaciones. Este trayecto no solo ofrece la ventaja de reducir el tiempo de viaje y eliminar la dependencia del transporte por carretera, sino que también brinda a los usuarios experiencias visuales panorámicas únicas del paisaje pirenaico, con vistas despejadas sobre los valles y picos cercanos. Este sistema está diseñado para mejorar la accesibilidad y la experiencia de los esquiadores en el valle del Aragón, además de servir para el turismo no asociado al esquí que pueda recibir el Valle del Aragón a lo largo del año.



En el aparcamiento de visitantes de Candanchú se ubicará la estación inferior del teleférico, a una altura de unos 1.565 msnm, y desde ese punto descenderá ligeramente hasta la Estación Intermedia ubicada detrás de la SET Candanchú y junto a la EDAR, a fecha de hoy en construcción, en donde se produce el giro del trazado, para desde ese punto ascender hasta la estación superior ubicada en la zona de la llegada del telesilla Pastores de la estación de Astún, a una altura de unos 2.026 msnm.

El sistema contará con 19 torres de soporte que variarán en altura según la topografía del terreno, asegurando estabilidad y seguridad en todo el recorrido. El primer tramo tendrá siete torres, mientras que el segundo tramo contará con doce. Las estaciones intermedia y superior están diseñadas para minimizar el impacto ambiental y la complejidad técnica de su ejecución, ubicándose en terrenos con características geológicas favorables.

La telecabina está diseñada para transportar hasta 2.400 personas por hora, con una fase inicial de operación que permitirá una capacidad de 600 personas por hora. Esto es debido a que el proyecto se ha diseñado en tres fases:

- Fase 0 con una capacidad de 600 personas/hora y 24 cabinas en previsión. No se prevé la construcción de un garaje de cabinas y será manual.
- Fase 1, construcción del garaje de cabinas para 48 y paso a garaje automático. La capacidad prevista será de 1.200 personas/hora.
- Fase 2, con una ampliación de la capacidad de hasta 2.400 personas/hora y ampliación de garaje para 96 cabinas.

Las cabinas estarán equipadas con porta esquís internos y ventanas con apertura limitada para garantizar la ventilación y la seguridad de los pasajeros. Además, el sistema estará dotado de mecanismos de seguridad avanzados, incluyendo dispositivos de casquillos en poleas extremas, mecanismos para encarrillar el cable en caso de descarrilamiento y un motor de evacuación adicional para emergencias.

La infraestructura complementaria incluye la construcción de andenes, casetas y un garaje para las cabinas. La cimentación de las torres y estaciones se realizará con hormigón armado, asegurando una estructura robusta y duradera. Los accesos rodados estarán disponibles en ambos extremos de la línea, mientras que los apoyos intermedios serán accesibles mediante medios aéreos para facilitar el mantenimiento y las operaciones de emergencia.

La telecabina incluirá sistemas de protección contra avalanchas, tanto activos como pasivos, para garantizar la seguridad de los pasajeros y la infraestructura. Además, se implementarán sistemas de protección contra tormentas eléctricas y rayos,

que incluyen el vaciado de la instalación de pasajeros y la conexión a tierra de los cables en caso de previsión de tormentas. Estas medidas están diseñadas para minimizar el riesgo de fallas y garantizar la operación segura de la telecabina en diversas condiciones climáticas. De acuerdo al promotor, la selección de la ruta y el diseño de las estaciones y torres han sido realizados con el objetivo de minimizar el impacto ambiental, evitando la afección de zonas sensibles y se han tomado medidas para mitigar cualquier posible impacto negativo sobre el entorno natural.

La infraestructura de la telecabina está formada por las cimentaciones y mástiles de hormigón armado de las tres estaciones y por las cimentaciones y fustes de las diecinueve torres de soporte y/o compresión, sobre las que se anclan las estructuras metálicas de soporte de los subsistemas y componentes de la instalación de transporte de personas por cable. Las características principales de la nueva infraestructura de transporte son los siguientes:

- Tramo 1: compuesto por 7 torres y se inicia en la base de la estación de Candanchú, junto al actual centro médico, proyectándose el trazado hasta la estación intermedia, ubicada de manera anexa a la SET (subestación eléctrica) de Candanchú y sobre el dique de contención de avalanchas. Posteriormente, se produce un giro en el trazado para iniciar el tramo 2. En este tramo 1, el sistema de transporte por cable se encuentra a una altitud inicial de 1.570,22 msnm y una altitud final de 1.543,20 msnm, con un desnivel negativo de 27,02 m. La longitud horizontal es de 1.194,26 m y la longitud inclinada es de 1.197,90 m, con una pendiente media de 2,26% y una pendiente máxima de 10,23%. La geometría de la cuerda del cable abarca varias estaciones, con distancias que varían desde 129,31 m hasta 1.315,56 m, y alturas entre 1.514,77 m y 1.570,22 m. Las pendientes entre estas estaciones oscilan entre -10,23% y 7,56%. El sistema utiliza cables de tipo compacto con un diámetro de 54 mm, una resistencia de 1.960 N/mm<sup>2</sup> y una fuerza tensora de 680 kN. El cable de comunicación tiene un diámetro de 24 mm y una resistencia de 1.960 N/mm<sup>2</sup>. El sistema cuenta con 34 cabinas, cada una con una capacidad de 10 personas y un peso unitario de 931 kg, lo que permite una carga total de 1.731 kg por cabina. Operativamente, la velocidad en línea es de 6 m/s y en estaciones de 0,20 m/s, con un tiempo de viaje de 4,32 minutos y una capacidad acumulada de 2.400 personas por hora. El intervalo entre vehículos es de 15 segundos, y la distancia entre ellos es de 90 m, con 26,54 cabinas en línea y el resto distribuidas en las estaciones inferior y superior.

- Tramo 2: compuesto por 12 torres y que llega hasta la estación de esquí de Astún, junto a la llegada del telesilla Pastores. Esta disposición evita el sobrevuelo de la zona urbana de Candanchú, evaluado en fases previas. El diseño de los tramos y la ubicación de la estación de giro se ha realizado considerando la pendiente de la ladera, su formación geológica y el impacto ambiental, proponiendo ubicar el punto de giro sobre el dique de contención de avalanchas al este de la SET "Candanchú"



para minimizar problemas técnicos y ambientales. La línea tiene un desnivel de 483,02 m entre las estaciones inferior y superior, con una longitud horizontal de 2.275,66 m y una longitud inclinada de 2.418,52 m. La pendiente media es del 21,23%, con una pendiente máxima del 60%. La sección de cable portador tractor utiliza un cable compactado, con una resistencia de  $1.960 \text{ N/mm}^2$ . Este sistema soporta una fuerza tensora de 990 kN en la estación inferior.

En términos operativos, el sistema tiene una velocidad de operación de 6,00 m/s en línea y 0,20 m/s en estaciones, con un tiempo de viaje total de 7,32 minutos. La capacidad acumulada en la fase 2 es, como se ha mencionado anteriormente, de 2.400 personas por hora por día, con un intervalo entre vehículos de 15,00 segundos y una distancia entre vehículos de 90,00 m. Según se indica en el estudio de impacto ambiental modificado, remitido como respuesta a requerimiento, el sistema cuenta con 61 vehículos en total, distribuidos en 53,74 en línea, 5 en la estación inferior y 2 en la estación superior. Cada vehículo tiene una capacidad para 10 personas y un peso total de 1.731 kg.

- Modificación del dique de defensa de la estación intermedia: conforme al documento 6-3-Infraestructuras dique, remitido por el promotor junto a la documentación de respuesta al requerimiento formulado por INAGA, la instalación de la estación intermedia del sistema de transporte por cable entre Candanchú y Astún en el dique de protección frente avalanchas de la carretera nacional N-330 requiere su ampliación para recoger y proteger completamente la estación en el trazado propuesto. El dique fue construido en los años 90 como una económica y eficiente medida de protección de la carretera nacional frente a las avalanchas. Sin embargo, la medida no se desarrolló de forma completa. El dique norte - sur se encuentra completamente desarrollado, pero no así el dique este - oeste, que no se construyó completamente o se ha desgastado por el paso del tiempo. Este cierre este - oeste se va a incluir en el presente proyecto para mejorar la protección de la estación intermedia y las pilonas próximas. La ampliación del dique incluirá una sección que reemplace la parte no ejecutada. El dique actual tiene una longitud aproximada de 200 m con una orientación prácticamente norte - sur subiendo de cota desde el sur hacia el norte de forma paralela al terreno original. La cota de la coronación del dique varía aproximadamente desde la cota 1.522 a la 1.543. Estas cotas no se modifican salvo en la posición de la estación intermedia donde las obras afectan a la configuración del dique. Es el recrecimiento quien recupera dichas cotas para mantener el nivel de seguridad. Conforme a la documentación aportada por el promotor en julio de 2025 de respuesta a requerimiento, la razón del recrecimiento del dique es mantener la seguridad de la carretera y de la nueva instalación a pesar de las obras, aumentando el dique de forma que la nueva instalación quede protegida, sin modificar las cotas del conjunto. En los primeros 80 ms del dique actual, empezando desde el norte, el dique se incrementa en aproximadamente 20 m en dirección este, para incluir dentro de la protección la



estación intermedia y las dos primeras pilonas. Esta ampliación no solo busca crear una barrera frente a la avalancha, también busca formar una dirección adecuada que permita a la avalancha fluir hacia el sur. Un nuevo tramo de 40 m desde el extremo norte del dique actual en dirección noroeste permite completar el concepto original del dique y dirigir las avalanchas hacia el sur. La cota de la coronación de este nuevo tramo del dique varía entre la 1.543 m donde finaliza el existente y la 1.549,5 m.

La ampliación del dique se deberá construir apoyado sobre el sustrato rocoso, para ello se deberá retirar la tierra vegetal que se almacenará en caballones para su cuidado y reutilización posterior. El suelo degradado y con baja capacidad portante se retirará también para otros usos, dejando visible una capa de terreno con capacidad portante suficiente para soportar el dique. En principio, en base al estudio geotécnico, 1,0 m de excavación será suficiente para llegar al nivel requerido. Los primeros 50 cm del fondo de la excavación se removerán y recompactarán para generar una superficie uniforme de cimentación del dique. El material extendido se apoyará en el dique actual, mientras que los taludes exteriores tendrán una inclinación 1H:5V, para conseguir esta inclinación y para resistir la fuerza de la avalancha, los taludes exteriores estarán formados por escollera. Se indica que la razón de estos taludes tan verticales es reducir la afección al medio y parar la avalancha, un talud más tendido podría provocar que la avalancha lo superara por inercia. El muro de escollera estará formado por bloques de 300 - 1000 kg de peso, en dos líneas paralelas, apoyadas sobre una base de cimentación del mismo material, pero con mayor dimensión que el muro. La escollera estará apoyada sobre material granular en su trasdós y separada del relleno por un geotextil. Con respecto al acceso se indica que, el dique actual permite el acceso de vehículos a su coronación, por lo que no se va a ampliar o modificar.

- Estación inferior: el edificio de la estación inferior de Candanchú consiste en la edificación propia del remonte, que contiene el sistema de retorno de línea de la telecabina y el correspondiente andén de acceso de 384 m<sup>2</sup>, y una edificación que alberga el local de mando, de 18,85 m<sup>2</sup>. Conforme se indica en el proyecto básico de la telecabina, el garaje de cabinas previsto desde la fase 1 se realizará junto a la estación inferior, en el que hay capacidad para todas las cabinas de la instalación, además de una cesta de mantenimiento, y una zona de taller para mantenimiento de pinzas. El garaje tendrá una superficie de 1.074,46 m<sup>2</sup>. Las cabinas se deben guardar en el garaje cada noche, para el proceso de carga de baterías, pero también se pueden guardar en caso de previsión de tormenta violenta o en la época que no hay una explotación comercial. El procedimiento de sacar cabinas de línea y guardarlas en el garaje de cabinas es automático, así como el proceso inverso de sacar cabinas del garaje de cabinas y cargarlas en la

línea. Ese proceso se inicia bajando la plataforma del andén de la estación inferior, de forma que permita el paso de las cabinas, cambiando la aguja del carril guía, e iniciar el proceso de descarga de cabinas de la línea. Asimismo, dispone de un accionamiento principal eléctrico y un accionamiento de emergencia alimentado con un motor de combustión interna. En la estación inferior, adicionalmente se incluye la superficie de urbanización, de  $115 \text{ m}^2$ , que conecta la zona de aparcamiento de vehículos y autobuses existente con el andén de acceso. En este caso la actuación contempla el acondicionamiento de tierras para dejar la superficie a nivel y su correspondiente pavimentación.

- Estación intermedia: el edificio de la estación intermedia consiste en la edificación propia del remonte, que contiene la estación motriz de ambas líneas y una edificación que alberga el local de mando y locales auxiliares, cada uno de ellos con una superficie de  $28 \text{ m}^2$ .

- Estación superior: el edificio de la estación superior de Astún consiste en la edificación propia del remonte, que contiene el sistema de retorno de línea de la telecabinas y el correspondiente andén de acceso de  $186,07 \text{ m}^2$ , y una edificación que alberga el local de mando, de  $14,50 \text{ m}^2$ . La ubicación de la estación y las condiciones topográficas requieren de un vallado perimetral que garantice la seguridad de los usuarios.

- Otros servicios: en cuanto al suministro eléctrico de la nueva infraestructura, será necesario la alimentación individualizada de cada una de las estaciones de la telecabinas. En el lado de Candanchú, la instalación partirá desde el cuadro general de baja tensión, vinculado al centro de transformación denominado "Pista Grande". A través de un circuito en baja tensión en canalización enterrada compuesto por conductores de aluminio rígido RV 0,6/1 kV de sección  $4 \times 1 \times 240 \text{ mm}^2$ , se llegará hasta el cuadro de distribución en el edificio de la nueva telecabinas. Se ejecutará un nuevo circuito en canalización enterrada de aproximadamente 265 m de longitud. En general los cables se dispondrán enterrados directamente en el terreno. La profundidad, hasta la parte inferior del cable, no será menor de 0,60 m en accesos a edificios, ni de 0,80 m en caminos.

Para alimentar la estación intermedia, el suministro se realizará desde el centro de seccionamiento a ejecutar, ubicado cerca de la SET de Candanchú, de acuerdo con lo indicado por E-Distribución Redes Digitales, SL al CT Estación Intermedia, con una longitud de 275 m. La acometida en media tensión desde este centro estará formada por conductores de aluminio RH5Z1  $3 \times 1 \times 240 \text{ mm}^2$  Al 12/20 kV en canalización enterrada sobre lecho de arena, hasta un nuevo centro de transformación de 2.000 kVA integrado en el edificio. En este edificio, asociado



al transformador, se instalará un cuadro de distribución de 400/230 V, 50 Hz para suministrar energía eléctrica para fuerza y alumbrado.

En el lado de Astún, la instalación partirá desde el cuadro general de baja tensión vinculado al CT de 400 kVA denominado "Prado Blanco". Para el suministro eléctrico a la nueva estación a ubicar en Astún, se aprovechará la línea eléctrica subterránea existente de aproximadamente 525 m constituida por conductores de aluminio rígido RV 0,6/1 kV de sección  $3 \times 1 \times 240 \text{ mm}^2$  proveniente desde CT Prado Blanco, hasta alcanzar el cuadro de distribución en el edificio de conexión de la nueva telecabina.

Junto con estas actuaciones principales, también forma parte del proyecto el mantenimiento de la infraestructura, así como las actuaciones en materia de seguridad y salud, y gestión de residuos que deberán llevarse a cabo durante su ejecución. Dentro de la Memoria Técnica se incluyen los apartados correspondientes al Estudio de seguridad y salud, y a la Gestión de residuos de la construcción.

En el cronograma se estima que la duración de la obra es de 117 días, de los cuales parte serán para la preparación del terreno (uso de retroexcavadoras, camiones y apantalladoras), otro porcentaje del tiempo para la excavación para cimentaciones (uso de retroexcavadoras, grúas y helicóptero), y finalmente deberá finalizarse la obra civil con la ejecución de cimentación y fustes (uso de grúas y camiones).

El consumo del helicóptero dependerá de factores como: distancia entre base y zona del proyecto (se estima 10 km); 19 apoyos de la telecabina con 3 vuelos por apoyo suman un total de 57 vuelos; distancia total en construcción suponiendo ida y vuelta a la base (57 vuelos por 20 km/vuelo) resulta 1.140 km; consumo de combustible: 180 litros/hora; velocidad promedio del helicóptero 200 km/h. Con todo ello el helicóptero presenta un consumo estimado de 1.026 litros, lo que supone una emisión total de 2.740,42 kg de CO<sub>2</sub>.

En la fase de explotación, se espera que la telecabina funcione de diciembre a marzo en la temporada invernal, y de junio a septiembre en la temporada estival, en total 8 meses de funcionamiento y 8 horas diarias. Con esta nueva situación, se espera que con la puesta en marcha de la telecabina el número de esquiadores durante la temporada invernal aumente entre 3.640 y 5.460 esquiadores más en el año 5. La tendencia durante los 12 primeros años de uso se mantiene creciente, con un incremento entre el 6% y el 10% respecto a los esquiadores actuales, es decir, un aumento entre 27.300 y 45.500 esquiadores, que se mantiene constante a partir del año 12. Por su parte, durante la temporada estival se espera que el

número de visitantes que harán uso de la telecabina en el año 5 (tercer año de funcionamiento de la telecabina) serán de entre 24.000 y 36.000 visitantes. Durante los 12 primeros años mantiene una tendencia creciente, con un incremento entre el 15% y el 19% respecto a los visitantes actuales, es decir, un aumento entre 45.000 y 57.000 visitantes que usarán la telecabina en temporada estival, que se mantiene constante a partir del año 12.

## 5. Alternativas planteadas para el Proyecto de Unión de Estaciones Astún - Candanchú mediante transporte por cable.

En el estudio de impacto ambiental, se realiza un examen de las alternativas del proyecto que resultan ambientalmente más adecuadas, técnicamente viables y con una justificación de la solución adoptada. Se incluye la Alternativa 0 o alternativa de no actuación y que consiste en mantener el sistema actual de conexión entre las estaciones de esquí de Astún y Candanchú a través del ya establecido servicio de autobús lanzadera conocido como “Lanzadera 100k Astún - Candanchú”. Este sistema de transporte terrestre está compuesto por un autobús regular que opera con motor tradicional de combustión interna. El trayecto entre ambas estaciones, que cubre una distancia relativamente corta, tiene una duración aproximada de 10 minutos. Sin embargo, se destaca que este tiempo puede variar en función de múltiples factores como las condiciones meteorológicas adversas, el estado y mantenimiento de las carreteras, así como el volumen de tráfico diario, especialmente en temporadas de alta afluencia. El mantenimiento de este sistema de autobús como principal medio de conexión implica ciertas consideraciones ambientales y operativas. Además, se ha calculado que las emisiones medias asociadas al transporte de una persona es de 2,756 kg CO<sub>2</sub>/persona.

La Alternativa 1 se ha planteado como una mejora sobre la alternativa 0 y contempla el mantenimiento del sistema actual de conexión mediante la línea de autobuses existentes, pero con una modificación sustancial: la sustitución del autobús lanzadera por un nuevo sistema de vehículos eléctricos, con el objetivo de lograr una reducción significativa de las emisiones de gases contaminantes y alinear el proyecto con los objetivos principales de desarrollo sostenible, especialmente aquellos relacionados con la lucha contra el cambio climático y la promoción de energías limpias: Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), a nivel estatal, o la Estrategia Aragonesa de Cambio Climático (EACC). Horizonte 2030, a nivel regional, y su objetivo de descarbonización para 2050. Sin embargo, es importante tener en cuenta que, aunque esta alternativa representa una mejora considerable respecto a la situación actual en términos de sostenibilidad y reducción de emisiones, no aborda todos los problemas inherentes a la conexión entre las estaciones de Astún y Candanchú. Los retos relacionados con el tráfico por carretera, así como los retrasos y la congestión en temporadas altas, sumado a las condiciones viales adversas durante el invierno, seguirían

presentes. Por otro lado, las condiciones ambientales de la zona de estudio pueden alterar en gran medida al desarrollo del sistema eléctrico propuesto. La combinación de bajas temperaturas, grandes pendientes y vientos racheados, propios de la zona de Astún y Candanchú, se considera una gran limitación tanto para el rendimiento de las baterías como para su recarga y operatividad normal, por lo que su implementación no garantiza la calidad del servicio demandado.

En la Alternativa 2, según el diseño previsto, la telecabina partiría cerca del inicio del telesquí Puente, en la base de la estación de Candanchú, adyacente al aparcamiento de esta. Desde allí, avanzaría por los terrenos de la estación hasta localizar su estación intermedia próxima al cauce del río Aragón, facilitando así una distribución uniforme y accesible a lo largo del trayecto. La posición de dicha estación intermedia se ha elegido respetando tanto el cauce como zonas de servidumbre del río Aragón, en base a la normativa vigente en materia de aguas. Para continuar con la conexión hacia Astún, el trazado de la telecabina se dirigiría hacia el noreste, sobrevolando las carreteras N330a y N330b, y ascendiendo en altura hasta llegar a su estación final próxima al telesilla de Los Pastores, a una altitud de, aproximadamente, 2.040 msnm. La elección de este recorrido no solo facilita una conexión directa y práctica entre los puntos más frecuentados de ambas estaciones, sino que también ofrece un atractivo turístico, así como un valor añadido a las estaciones, proporcionando vistas panorámicas sobre los valles y montañas circundantes, enriqueciendo la experiencia de los usuarios a lo largo de gran parte del año. Esta telecabina, al ofrecer una solución de transporte integrada dentro de los dominios esquiables, podría atraer a un mayor número de visitantes, al tiempo que reduce la huella de carbono asociada y se alinea con las principales estrategias de movilidad tanto a nivel europeo como a nivel nacional y regional. En comparativa a los 2,756 kg CO<sub>2</sub>/persona calculados para el sistema actual de autobús, se ha estimado que las emisiones asociadas al transporte de una persona en la telecabina son de 0,806 kg CO<sub>2</sub>/persona. Estos datos se han obtenido en función al consumo eléctrico estimado y la capacidad y frecuencia del nuevo sistema.

Como Alternativa 3, se contempla una opción similar a la planteada como alternativa 2, en la que se lleva a cabo la conexión entre ambas estaciones mediante la implantación de una telecabina. En esta propuesta, la telecabina partiría del área de estacionamiento de Candanchú, cerca de la ubicación actual del centro médico de la estación, y finalizaría, al igual que en la alternativa anterior, en el remonte del telesilla de Los Pastores, en la estación de Astún, a una altitud de aproximadamente 2.020 msnm. Una de las características destacadas de esta alternativa es la ubicación estratégica de su estación intermedia, que se posiciona próxima a la subestación eléctrica transformadora (SET) de Candanchú sobre el dique de contención de avalanchas. Esta situación tiene importantes beneficios técnicos y logísticos, ya que facilita la conexión con la SET para la alimentación



de la telecabina. Además, la elección de esta localización mejora la sostenibilidad del proyecto al reducir el impacto ambiental asociado con la construcción de nuevas infraestructuras. Por otro lado, la estación intermedia no solo está mejor ubicada respecto a la alternativa 2 al alejarse del cauce del río Aragón y otros cursos de agua catalogados, lo que minimiza el riesgo de impactos ecológicos y de obras en zonas sensibles, sino que también su implantación se ha diseñado sobre terrenos más antropizados que en el caso de la alternativa anterior. En concreto, se ha decidido situar esta estación en un relleno artificial destinado a la defensa frente a los aludes. Esto no solo aprovecha un espacio ya modificado por la actividad humana, disminuyendo así el impacto en el entorno natural, sino que también se beneficia de las medidas de protección existentes frente a la vulnerabilidad. Además, al ubicarse de manera próxima a la N330, facilitaría las tareas tanto de construcción como de mantenimiento de la nueva infraestructura, contando con caminos de accesos ya existentes. Todo ello se traduce tanto en una mayor viabilidad técnica de la alternativa como en un menor impacto ambiental asociado. El trazado total de la telecabina en esta alternativa tiene una longitud aproximada de 3.616,42 m, en un diseño que proporciona un recorrido directo y eficiente entre las dos estaciones. Al igual que en el caso anterior, este trayecto no solo ofrece la ventaja de reducir el tiempo de viaje y eliminar la dependencia del transporte por carretera, sino que también brinda a los usuarios experiencias visuales panorámicas únicas del paisaje pirenaico, con vistas despejadas sobre los valles y picos cercanos.

Teniendo en cuenta todos los factores técnicos, ambientales y sociales, se considera que las alternativas que apuestan por la conexión entre ambas estaciones a través de una telecabina son más favorables como solución al problema actual de conexión y, además, suponen una modernización del transporte de viajeros, reducen el transporte convencional por carretera y no requieren de motores de combustión para su operabilidad. Además, atendiendo a las condiciones climáticas de la zona, la implantación de vehículos eléctricos genera dudas en cuanto a su idoneidad para garantizar un transporte eficiente y eficaz, que proporcione una experiencia de calidad a los visitantes. Esto se debe principalmente a que la combinación de temperaturas bajo 0, acusadas pendientes y fuertes vientos reducen en gran medida el rendimiento y funcionalidad de los vehículos eléctricos, siendo los ambientes montañosos los más desfavorables para este tipo de vehículos. A su vez, teniendo en cuenta los principales condicionantes ambientales, las medidas propuestas pretenden minimizar y disminuir aquellos potenciales impactos detectados.

Considerando como preferentes las alternativas de telecabina, se ha buscado la selección del trazado más idóneo dentro de los dos propuestos. En este caso, el trazado proyectado para la alternativa 2 se considera algo más directo, aunque más largo, que el de la alternativa 3, aunque la diferencia es mínima. Sin embargo,

las pendientes a sortear entre la estación intermedia y el remonte de Los Pastores en Astún se consideran un punto crítico en el trazado. Analizando la orografía sorteada y la distancia entre apoyos, la alternativa 3 se presenta como la alternativa de mayor viabilidad técnica. Además, la posición de la estación intermedia en esta alternativa es un punto clave, ya que se encuentra en un terreno destinado al control de avalanchas, ya antropizado, y anexa a la SET que proporcionará suministro a la telecabina. Con todo ello, se ha optado por la alternativa 3, al considerarse que el balance entre los potenciales efectos negativos y positivos es favorable respecto a las otras alternativas planteadas, así como a la alternativa 0.

#### 6. Análisis del estudio de impacto ambiental del Proyecto de Unión de Estaciones Astún - Candanchú mediante transporte por cable.

En términos generales han sido tenidos en cuenta los aspectos incluidos en el documento de alcance emitido por INAGA con fecha 23 de febrero de 2024, en el expediente 500201/01F/2023/07809. Se detallan los aspectos solicitados, su descripción y el epígrafe del documento donde se encuentra la información. Se indica que, respecto del Documento de inicio, se ha realizado una nueva evaluación de alternativas, concluyendo con la elección de una alternativa de trazado distinta a la inicialmente detallada, siendo el proyecto propuesto una telecabina en sus dos tramos considerados. Asimismo, el contenido de los anexos del estudio de impacto ambiental, y sus conclusiones más relevantes, se han trasladado al capítulo de inventario ambiental, procediendo posteriormente a la evaluación de impactos y prescripción de medidas en su caso.

La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria queda reflejada en la introducción del estudio de impacto ambiental. El diagnóstico territorial y ambiental incluye la descripción de aspectos como la climatología, orografía, geología y geomorfología, edafología, erosión, hidrología, hidrogeología, paisaje, flora y vegetación, flora protegida especificando que ninguna de las especies de flora que tienen un Plan de recuperación o de conservación en la Comunidad Autónoma de Aragón están presentes en el ámbito del proyecto, árboles singulares y Hábitat de Interés Comunitario, concretando que se localizan en el entorno próximo de la localización del trazado propuesto los Hábitat de Interés Comunitario no prioritarios 4030, 4060, 5130, 6140, 6210, 6430, 8130 y 8220, así como el Hábitat de Interés Comunitario prioritario 6230\*.

Se realiza una caracterización de la fauna en el ámbito de estudio, concretamente un análisis de los hábitats faunísticos presentes y una caracterización bibliográfica de la comunidad faunística. Con respecto a los planes de especies de fauna catalogada, se consideran de afección el plan de recuperación del quebrantahuesos con presencia confirmada y localización del proyecto en área crítica de esta especie. Además, la zona de actuación se sitúa en proximidad al



ámbito de aplicación del Plan de recuperación del urogallo, aunque no constituye hábitat óptimo para esta especie ni se ha muestreado en los trabajos de campo realizados. Se incluye un análisis de las áreas protegidas, especificando que, con respecto al ámbito de la Red Natura 2000, las actuaciones proyectadas no se ubican sobre ningún espacio identificado como ZEC y que sí se encuentran incluidas en el ámbito de la ZEPA “Los Valles” ES0000137. Además, el estudio refiere a la proximidad con otros espacios Red Natura 2000. También se realiza una descripción de otras áreas protegidas por instrumentos internacionales, áreas de interés natural o Áreas Importantes para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad en España (IBA), identificándose que la actuación afecta a las IBAs n.º 123 Belagua-Ansó-Hecho y n.º 124 Collarada - Telera, a escasos 1.000 m.

El análisis del territorio incluye una descripción del medio socioeconómico en la que se destaca en la zona el fuerte desarrollo del sector terciario ligado al turismo; de los montes de utilidad pública, concluyendo que el trazado atraviesa los montes de utilidad pública H-268 “Puerto de Astún” y H-184 “Espelungue, Rioseta, Candanchú y Tортиellas”; del planeamiento urbanístico, siendo de aplicaciones los correspondientes Planes Generales de Ordenación Urbana y las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés; de los efectos en la salud humana a partir de los factores de riesgo ambiental asociados al proyecto objeto de estudio considerando la contaminación lumínica; del patrimonio histórico, cultural y etnográfico, vías pecuarias (analizando las cuatro que discurren por el ámbito de la actuación) y usos del suelo actuales del ámbito de estudio. Por último, se detallan los servicios e infraestructuras que dan servicio a la población y a las actividades económicas del entorno: carreteras, vías y estaciones de ferrocarril, caminos y senderos, agua, líneas eléctricas y otras infraestructuras (Estación de Astún y Estación de Candanchú).

Con relación a las afecciones al proyecto, en el estudio de impacto ambiental se definen las diferentes acciones generadoras de impacto en las diferentes fases del proyecto. Concretamente, en fase de obra, se consideran que se producirán afecciones por la ocupación temporal del territorio necesarias para llevar a cabo las obras de construcción de las estaciones (inferior, intermedia y superior) y de las pilas de la telecabina; la ocupación permanente del territorio en las zonas en las que se asentarán las distintas infraestructuras/instalaciones hasta su desmantelamiento: estaciones y pilas; los despejes y desbroces para la eliminación de la vegetación para permitir el paso de maquinaria y habilitar zona de implantación de ocupaciones; el tránsito de maquinaria: movimiento de vehículos necesarios para llevar a cabo las obras, que llevan asociados posibles vertidos, levantamiento de polvo y emisión de gases de efecto invernadero (la maquinaria empleada serán camiones, grúas, excavadoras, arañas, medios aéreos, etc); y los movimientos de tierras, excavaciones, perforaciones y acopio de materiales; y gestión de residuos. En la fase de operación se incluyen la



presencia y operatividad de las nuevas instalaciones, con impactos derivados por la operación de la telecabina; las labores de conservación y mantenimiento: las tareas propias del mantenimiento de las instalaciones; y el aumento del turismo. En la fase de desmantelamiento se incluye el desmontaje de la instalación con operaciones de retirada de todas las instalaciones; el tránsito de maquinaria con movimiento de vehículos y maquinaria necesarios para llevar a cabo las obras, que llevan asociados posibles vertidos, levantamiento de polvo y emisión de gases de efecto invernadero y la generación de residuos; y la integración ambiental y restablecimiento del terreno, para devolver el terreno al estado preoperacional.

En la valoración de impactos se consideran, durante la fase de construcción, compatibles el impacto sobre la atmósfera, calidad del aire y cambio climático; el impacto sobre las zonas de inundación al identificarse todos los elementos de la telecabina fuera de las zonas de inundación identificadas; sobre las áreas de interés natural, dado el porcentaje de ocupación de la IBA n.º 123; sobre los montes de utilidad pública; sobre las directrices parciales del Pirineo; y sobre las carreteras y las estaciones de esquí actualmente en explotación. Se considera un impacto moderado por los ruidos y vibraciones sobre la geología, geomorfología y edafología, hidrología e hidrogeología, sobre paisaje, sobre los bienes patrimoniales y de interés cultural, sobre la vegetación, usos del suelo e HIC, sobre la fauna del entorno por incremento de las emisiones acústicas y atmosféricas, sobre la ZEPA y el Plan de recuperación del quebrantahuesos, sobre los planeamientos urbanísticos y por la generación de residuos. Sobre el medio socioeconómico, el impacto se considera positivo. Concretamente, sobre la salud humana se prevé que las construcciones proyectadas no tengan efecto significativo sobre la salud de las personas que residen o trabajan en el área circundante, y sobre las vías pecuarias no se considera impacto significativo, a pesar de ser necesarios los permisos y autorizaciones necesarios. En la fase de operación, se considera positivo el impacto en cuanto al cambio climático se refiere y sobre la estructura productiva y la actividad económica del Valle de Aragón, y serán compatibles las operaciones de mantenimiento de la telecabina y de las estaciones. Con respecto a los ruidos y vibraciones y las áreas de interés natural, se indica que no cabe esperar la generación de impactos asociados a la operativa normal de la telecabina que puedan perjudicar al medio circundante. No se prevén impactos sobre la geología, geomorfología y edafología, ya que el respectivo suelo donde se localicen las infraestructuras se habrá modificado durante la fase de construcción. Tampoco sobre la salud humana ya que la infraestructura cumplirá con la iluminación de emergencia en base a la normativa existente, ni por la ocupación permanente de los montes de utilidad pública o por el uso privativo del vuelo de vía pecuaria. No se esperan finalmente impactos significativos sobre las infraestructuras existentes en el ámbito de proyecto derivados de los trabajos de funcionamiento, mantenimiento y conservación de las instalaciones, ni por la generación de residuos, que serán adecuadamente gestionados. Se valoran



compatibles los impactos sobre el medio hídrico, sobre la vegetación, usos del suelo y Hábitats de Interés Comunitario ya que no se esperan impactos más allá de las labores de mantenimiento y el pisoteo de los visitantes en el entorno de la estación inicial en Candanchú y la estación final de Astún, y sobre la conectividad de la Red Natura 2000, el patrimonio histórico y cultural y el planeamiento urbanístico y moderado, así como sobre el paisaje. Considerando la sensibilidad y la vulnerabilidad de la avifauna presente en la zona, en el Estudio a la colisión con el cableado aéreo se identifica el potencial impacto como severo, considerando la repercusión o impacto que la muerte por colisión de algún ejemplar puede tener en la comunidad de la especie del entorno, existiendo especies vulnerables o en peligro de extinción. En caso de fase de desmantelamiento, aunque no se prevé, se indica que, en general, las afecciones previstas serán las mismas que en la fase de construcción, a excepción de que, una vez desmantelada la infraestructura, todas las afecciones desaparecerán, y se realizará la restitución del terreno a su situación original.

Con respecto a los efectos sinérgicos, se indica que se estudian los potenciales impactos sinérgicos con otras infraestructuras similares actualmente presentes en el entorno: líneas eléctricas aéreas de media y alta tensión (LAMT, LAAT respectivamente); subestación eléctrica (SET); telesillas y remontes: estación de Astún: 5 telesillas y 10 remontes, y estación de Candanchú: 6 telesillas, 15 remontes y 3 cintas. Se especifica que el ámbito en el que se pretende instalar la actuación propuesta se corresponde con un ámbito ya transformado, cuyo uso actual es, mayoritariamente, recreativo, destinado a su uso para la práctica deportiva y que, no obstante, la ladera por la que discurre el tramo 2 (estación intermedia - estación final) de la telecabina, corresponde con un ámbito natural, con escasa intervención humana considerando la orografía del mismo. Se analizan los potenciales impactos sinérgicos que puedan tener lugar en la fase de funcionamiento, centrando el análisis en los impactos asociados a la fauna por presencia de la infraestructura y pérdida de hábitat, paisaje, emisiones atmosféricas y efectos socioeconómicos. Sobre la fauna y conectividad de espacios, la afección se ha caracterizado como severa, considerando el riesgo asociado a especies objetivo de la Red Natura 2000; sobre el paisaje ha sido evaluado a nivel de proyecto como moderado, teniendo en cuenta tanto la aptitud del paisaje como los potenciales observadores, así como sus valores naturales y se considera que la inclusión en el medio tanto de una línea aérea adicional, como de los edificios de las estaciones, no incrementará el impacto paisajístico que actualmente ya se da en la zona de estudio; sobre las emisiones atmosféricas y las repercusiones socioeconómicas, se pone de manifiesto que el proyecto pretende la sustitución del sistema, que actualmente enlaza las estaciones mediante un autobús, por la telecabina, lo que conlleva una conexión más efectiva en cuanto a tiempo y facilidad del usuario, además de suponer menos emisiones de CO<sub>2</sub>. Además, la implantación del proyecto permitirá fomentar el turismo en el valle, ofreciendo la



posibilidad de su uso, no solo asociado a la época de esquí, si no a lo largo de todo el año, promoviendo el turismo y equilibrando la demanda a lo largo de todo el año. La desestacionalización del turismo en la zona, de acuerdo al promotor, supone un efecto sinérgico positivo.

En cuanto al impacto transfronterizo, considerando la localización prevista para el proyecto objeto de estudio junto a la frontera con Francia, se considera la posible incidencia transfronteriza con relación a la evaluación de impactos sobre la Red Natura 2000 y los valores que motivaron la designación del espacio como tal, así como a la potencial afección a la conectividad entre espacios. El proyecto se encuentra incluido en el ámbito de la Red Natura 2000 ZEPA “Los Valles” ES0000137 y, además, han de considerarse otros espacios muy próximos como la ZEC “Los Valles” ES2410003 que comparte territorio con la propia ZEPA, aunque ésta es de mayores dimensiones, la ZEPA “Collarada-Ibón de Ip” ES0000277 y la ZEC “Collarada-Ibón de Ip” (ES2410023), la ZEC “Pico y Turberas del Anayet” ES241002 y el espacio francés ZPS “Hautes vallées d’Aspe et d’Ossau” FR7210087.

El estudio de impacto ambiental determina una propuesta de medias preventivas y correctoras al objeto de evitar o reducir en lo posible los efectos negativos que la actividad proyectada introduce sobre el medio, hasta alcanzar unos niveles que puedan considerarse compatibles con el mantenimiento de la calidad ambiental. Estas medidas se exponen para la fase de diseño, construcción y explotación del proyecto y para aquellos impactos que se han valorado como significativos, moderados o severos. Entre estas medidas, se citan las más destacadas.

En fase de construcción:

- Con el fin de minimizar el daño a las especies de fauna presentes, se realizará una prospección previa a las obras, por parte del equipo de vigilancia ambiental, para detectar la presencia/nidificación de especies catalogadas, con el fin de determinar, en su caso, las medidas necesarias para garantizar que no se verán afectadas con el desarrollo de las actividades más molestas. En cualquier caso, las actividades más molestas quedarán limitadas entre septiembre y febrero correspondiendo con la época de prepuesta e incubación del quebrantahuesos. El promotor modifica este periodo en su respuesta al informe emitido por la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca limitando las actuaciones ruidosas de noviembre a julio, ambos incluidos.
- Cumplimiento a los niveles de emisión sonora que obliga la normativa vigente. Se realizarán revisiones periódicas que garanticen el perfecto funcionamiento de la maquinaria, en especial en lo referente al control de los silenciadores de los escapes, rodamientos, engranajes y mecanismos de la maquinaria y





equipos. Se establecen limitaciones en horario, evitando el horario nocturno; limitación en la velocidad o realizar las operaciones de carga y descarga desde alturas bajas.

- Delimitar la zona de ocupación temporal de obras y jalonamiento perimetral.
- Conservación de acumulaciones de piedras, muros, construcciones, aunque estén deterioradas, para facilitar zonas de refugio de fauna.
- Minimizar tanto los movimientos de tierras innecesarios, como su excedente y posterior gestión adecuada. En cualquier caso, los excedentes de tierras serán totalmente reutilizados en la propia obra, evitando aportes de préstamos.
- Retirada y acopio diferenciado de la tierra vegetal procedente de los distintos Hábitats de Interés Comunitario afectados por los movimientos de tierras asociados a la adecuación de accesos, explanaciones asociadas las distintas estaciones, y localización de las pilas de la telecabina.
- Se evitará la construcción de nuevos caminos mediante el transporte aéreo y el uso de maquinaria que no requiera la apertura de accesos (retro araña).
- Para la restitución de perfiles y taludes, se emplearán criterios paisajísticos. Tras la fase de construcción, se realizará una restauración de la vegetación en las zonas intervenidas. La siembra se llevará a cabo exclusivamente en las zonas que previamente no había presencia de Hábitat de Interés Comunitario. Por lo tanto, la superficie que se prevé sembrar es de 715,4 m<sup>2</sup>.
- No se invadirá, desviará o cortará el cauce de ninguno de los cursos fluviales, ni siquiera de manera temporal, se mantendrá la red de drenaje natural. Además, los cursos de agua deberán mantenerse libres de obstáculos, residuos, escombros, o cualquier otro material susceptible de ser arrastrado o que pudiera impedir la libre circulación de las aguas. Se gestionarán adecuadamente las aguas residuales.
- Se implementarán una serie de medidas de prevención, protección y corrección de común aplicación para minimizar el riesgo de generación de posibles derrames accidentales.

En fase de operación/funcionamiento:

- Para la integración en el paisaje durante las épocas que no hay nieve se propone pintar de verde las pilonas de la telecabina.
- En caso de que lo solicite la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca del Gobierno de Aragón, durante la fase de explotación y tomando como referencia el Estudio Línea de base ambiental 0 y los datos obtenidos durante la obra, se desarrollará un Plan de vigilancia ambiental específico en materia de fauna al objeto de valorar la integración ambiental del proyecto,

analizando la evolución de las poblaciones de bioindicadores determinando causas de posibles alteraciones o mejoras debidas al desarrollo y explotación del proyecto y sus medidas preventivas y compensatorias.

- Corrección de tendidos eléctricos existentes mediante balizado y mejora de apoyos con elementos antielectrocución.
- Balizamiento de otras infraestructuras de las pistas de esquí.
- Instalación de salvapájaros cada 5 m en la línea de seguridad de la telecabina.
- Marcaje y seguimiento de quebrantahuesos en el área de estudio.

Según se indica, la propuesta de estas medidas complementarias en relación con especies de fauna sensible se podrá consensuar y determinar su alcance en coordinación con la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca del Departamento de Medio Ambiente y Turismo del Gobierno de Aragón.

Respecto a la fase de desmantelamiento, si bien se indica que no se considera, en cumplimiento de la normativa, se detalla que, en general, serán de aplicación las medidas para la fase de construcción, ya que los impactos previstos en fase de desmantelamiento son similares a los previstos en fase de construcción.

Se incluye un programa de vigilancia y seguimiento ambiental con objeto de establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental. Una correcta ejecución del programa exige una detallada labor de programación, toma de datos y tratamiento de estos, y, en algunos casos, plantear planes de respuesta ante situaciones no previstas en el estudio de impacto ambiental. A nivel de proyecto constructivo y etapas sucesivas, el PVA tendrá que presentar una propuesta de mayor detalle en los aspectos relativos a lugares y tipo de muestreo en cada caso, toma de datos, frecuencia, metodologías, tratamiento de los datos, y demás aspectos que permitan la sistematización racional de la información. El seguimiento de los impactos ambientales se realizará sobre aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos significativos, su control se establecerá a través de aquellos parámetros que actúen como indicadores de los niveles de impacto alcanzados, y se efectuará en los lugares y momentos en que actúen las acciones causantes de los mismos. Los posibles impactos no previstos y que se generen durante la construcción de las obras, así como aquellos que, a su vez, resulten de la aplicación de las medidas protectoras y correctoras, serán objeto de descripción y evaluación, a fin de aplicar nuevas medidas de corrección que los elimine o al menos, los minimice. El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas son responsabilidad del promotor, quien lo ejecutará con personal propio o mediante asistencia técnica.



El anexo III del estudio de impacto ambiental, incluye el estudio específico de flora y fauna, en el que se realiza un análisis de afecciones a la Red Natura 2000, al Plan de recuperación del quebrantahuesos, a Hábitats de Interés Comunitario, a especies objetivo del espacio Red Natura 2000, y a la conectividad ecológica. Con respecto al quebrantahuesos, se concreta que los trabajos de campo se han realizado en un periodo muy concreto en el momento de la actividad reproductora e inicio de la fase post-reproductora, en una etapa ya avanzada de la crianza de pollos de quebrantahuesos muy próxima al inicio de los primeros vuelos. Independientemente de las fases y la intensidad y extensión de los trabajos de fauna, se ha comprobado la presencia de las especies objetivo en el ámbito de implantación del proyecto y, por tanto, el uso de esta como área de campeo y alimentación. En el estudio de fauna, en total se han registrado 245 especies de fauna en las cuadrículas analizadas, de las cuales las aves (122 especies) son el grupo más representado, seguidas de mamíferos (57 especies), invertebrados (43 especies) reptiles (10 especies), anfibios (9) y peces continentales (3 especies). De las 245 especies potenciales en el ámbito de estudio, se ha confirmado la presencia de 134 especies, lo que corresponde a un 54,69%, que es un porcentaje significativo teniendo en cuenta el número de visitas realizado y el carácter esquivo de muchas de las especies: 77 especies de aves (63,11% de las 122 potenciales); 27 especies de mastofauna (47,36% de las 57 potenciales), de las cuales 19 se corresponden con especies de quirópteros, predominando aquellos que utilizan como refugio cavernas, lo que encaja con el territorio, ya que hay gran multitud de grietas y agujeros en los roquedos y cortados; 10 especies de herpetos (52,63% de las 19 potenciales); 19 especies de invertebrados (44,18% de las 43 potenciales) y 1 especie de ictiofauna de las 3 que se recogen como potenciales.

En el muestreo de flora se han confirmado la presencia de 96 especies de 388 con potencial presencia en la zona, teniendo en cuenta la gran superficie que abarcan las dos cuadrículas UTM 10x10, es por eso por lo que el inventario total cuenta con un número tan grande con respecto a la zona del búfer de 500 m en el cual se hace una valoración mayor. Dentro de las especies confirmadas, incluidas en el inventario obtenido, en los trabajos de campo no se ha encontrado ninguna especie con un carácter de protección especial o amenazada incluyendo especies de los géneros *Androsace*, *Borderea*, *Ramonda* y otras especies de interés botánico en las zonas afectadas por las obras. Se concreta que, de forma general, se recomienda hacer como medida preventiva a incluir en el Plan de seguimiento y vigilancia ambiental la realización de prospecciones de detalle previa a obras y durante las mismas, siempre que se prevean accesos, aunque éstos no sean permanentes (araña), o posibles usos del espacio para acopios, almacenamientos temporales, etc. Se ha calculado el porcentaje de afección para todos los Hábitats de Interés Comunitario identificados comprobando que el conjunto de hábitats no supera individualmente el 1% del umbral definido en la aplicación de la condición B. Pérdida de superficie relativa, y que ni tan siquiera la suma de porcentajes



individuales (0,89%) supera el 1% por lo que se concluye la no afección a Hábitats de Interés Comunitario ni a la ZEPA “Los Valles”.

En el análisis de afecciones a la Red Natura 2000 se incluye una serie de medidas preventivas y correctoras y de medidas compensatorias como corrección de tendidos eléctricos existentes: balizamiento y mejora de apoyos con elementos antielectrocución; y el balizamiento de otras infraestructuras de las pistas de esquí. Y, como parte del Plan de vigilancia ambiental, durante el desarrollo de las obras y mientras dure el periodo de garantía, se registrará cualquier incidencia con las líneas del entorno de actuación (remontes, telesillas, líneas eléctricas), registrando ubicación, momento y, en su caso, origen de la incidencia.

La descripción completa de los espacios considerados se incluye de forma pormenorizada en los correspondientes formularios de datos estandarizados que se incluyen como anexo 2, con un mayor detalle para la ZEPA “Los Valles” ES0000137, objeto principal del estudio. Asimismo, el anexo 3 de dicho documento hace referencia al Plan básico de gestión y conservación de la ZEPA “Los Valles” ES0000137 que establece la estrategia y las directrices de gestión del espacio protegido y territorializa y concreta los objetivos y medidas de conservación que se recogen en los citados Planes básicos de gestión y conservación de sus valores que, en cualquier caso, son de aplicación subsidiaria y complementaria a este Plan.

El anexo IV “Vulnerabilidad”, actualizado en julio de 2025 y remitido por el promotor entre la documentación de respuesta del promotor a requerimiento formulado por INAGA, analiza el riesgo por erosión, que se considera poco significativo implementando las medidas necesarias para no aumentar la baja erosionabilidad de la zona. Por deslizamiento de laderas, se considera que el riesgo es muy bajo en la mayor parte del área de estudio, aunque existen zonas específicas del trazado, como en el noreste y suroeste, donde se identifican valores de riesgo medio y alto. Tras un análisis detallado de las ubicaciones donde se proyectan las pylonas del trazado de la telecabina, se puede afirmar que la mayoría de ellas se emplaza en zonas de muy bajo riesgo, siendo únicamente las pylonas 3, 4 y 5 las que se encuentran ubicadas en áreas con riesgo medio de deslizamientos. Por ello se ha llevado a cabo un análisis más detallado de la zona que indica la posibilidad de ciertos movimientos en los que se ha observado que los depósitos morrénicos en las laderas tienen una propensión notable a generar flujos de derrubios. Además, en los canchales se han identificado pequeños movimientos superficiales como deslizamientos o reptaciones, observados en la zona del pie del Tobazo en Candanchú. Estos fenómenos implican desplazamientos graduales y superficiales de fragmentos de suelo o roca. Por hundimientos, la zona de actuación mayoritariamente posee una baja y muy baja susceptibilidad, y por colapsos, la mayoría de la zona de estudio presenta una susceptibilidad baja o muy baja a estos fenómenos, mientras que en las ubicaciones proyectadas para



las pilonas 7, 8 y 9 se identifican suelos con riesgo medio. Según el análisis de la geología en la zona de estudio, se aclara que, si bien en el entorno del Tobazo aparecen calizas con intensos procesos de karstificación, la ubicación de la telecabina no se verá afectada por encontrarse en materiales permotriásicos con apenas presencia de calizas. No son esperables riesgos asociados a colapsos kársticos en la zona de implantación de la telecabina. Con respecto al riesgo sísmico, teniendo en cuenta la información disponible sobre seísmos y teniendo en cuenta la aplicación de medidas para minimizar el riesgo, se considera que el riesgo sísmico en el área de intervención es poco significativo; por temperaturas extremas, tormentas, incendios forestales y vientos fuertes, el riesgo es poco significativo, por sequía el riesgo es significativo, por lluvias extremas, la zona de estudio no se encuentra en ninguno de los enclaves catalogados con riesgo de fuertes lluvias y por nevadas, la actuación se encuentra en zonas susceptibles a fuertes nevadas siendo el riesgo significativo.

Se ha llevado a cabo un estudio (Apéndice II-Inundación del anexo 9-4) sobre las áreas de inundación en la zona de estudio, específicamente la delimitación de las zonas inundables en el cruce del río Aragón con el recorrido de la telecabina entre Astún y Candanchú. Basándose en la información detallada sobre las zonas inundables asociadas al río Aragón, no se anticipa que las infraestructuras de la telecabina se ubiquen directamente sobre zonas de riesgo de inundación, aunque podrían encontrarse cercanas a ellas. Por lo tanto, el riesgo se considera poco significativo. El anexo 9-4-Apéndice II-Inundación, fechado en julio de 2025 y remitido por el promotor como anexo a la revisión del estudio de impacto ambiental (revisión v2 jul25), lo constituye la respuesta a la alegación del informe de CHE, concretamente la denominada "Revisión Apartado 6-1-D-Hidrología e Inundabilidad. Estudio de vientos. Climatología". Por contaminación de acuíferos por nitratos, se indica que la telecabina objeto de estudio no se encuentra en una zona catalogada como vulnerable a la contaminación por nitratos en las aguas subterráneas y que la zona más cercana con esta catalogación se encuentra a 50 km al sur del área de actuación, por lo que, el riesgo de contaminación de los acuíferos por nitratos no se considera significativo.

Con respecto al riesgo de avalanchas se indica que se ha realizado un estudio específico que se adjunta como anexo a la revisión del estudio de impacto ambiental anexo 9-4-Apéndice III-Avalanchas, fechado en julio de 2025 y que, tras realizar una revisión del estudio de avalanchas que amplía el inicial, se ha realizado un análisis exhaustivo del trazado propuesto y medidas adicionales de protección como el dique o la propia disposición de las pilonas. De acuerdo al análisis del trazado previsto por el fabricante con la propuesta de pilonas así como la modificación del dique sobre el que se aporta información complementaria, el estudio de avalanchas señala como consideraciones que las estaciones inferior y superior de los dos extremos no se ven afectadas, que en la división



de los dos tramos, el inferior no comporta riesgos, mientras en el superior las limitaciones derivadas de la zona de avalancha se consideran manejables con las actuaciones propuestas como son la modificación del dique y ubicación de pilonas; que en cuanto al dique, la plataforma superior se amplía desplazando su lado funcional hacia el este cubriendo correctamente las principales líneas de flujo. Por ello, en términos globales la geometría proyectada del dique corresponde a las necesidades de protección de la estación intermedia y los pilones asociados (T7, T8 y especialmente T9) contribuyen a ello. Además, en el caso de la T10 y T11 pueden incluso optimizarse fácilmente dentro del propio diseño. En el desarrollo del proyecto ejecutivo, las mejoras que se están proponiendo para la pila 10 y las anexas se ajustan a las necesidades funcionales iniciales y a la propia protección en la zona. En conclusión, el informe de avalanchas que se aporta realiza un análisis en el que se concluye que el proyecto es plenamente viable en materia de aludes con muy pocos requerimientos adicionales que pueden ser implementados en la propia construcción.

Respecto al potencial efecto de accidentes intrínsecos de la actividad se indica que, considerando la aplicación de las medidas de seguridad adecuadas y la realización regular de revisiones y mantenimiento para garantizar el correcto funcionamiento de la instalación, se estima que el riesgo potencial derivado de posibles accidentes inherentes a la operación de la telecabina es poco significativo. Respecto al potencial efecto de accidentes graves extrínsecos, existe un riesgo significativo debido al transporte de mercancías peligrosas. En el estudio se indica que, en el caso del proyecto objeto de estudio, todos los riesgos se han evaluado como bajos o muy bajos y, por tanto, sin necesidad de proponer medidas minimizadoras. No obstante, se detallan algunas consideraciones y buenas prácticas.

Se incluyen los informes sobre las prospecciones arqueológicas realizadas en el ámbito de estudio. Tras el análisis de estas fuentes documentales y el trabajo de campo se han recopilado 18 fichas de yacimientos arqueológicos, todos correspondientes a la línea fortificada establecida entre 1944 y 1957 en el Pirineo. Con relación bienes de interés cultural potencialmente afectados por el proyecto, se han identificado tres: el Monasterio y Hospital de Santa Cristina de Somport, el Camino de Santiago y el Castillo de Candanchú. Respecto a las prospecciones paleontológicas, se concluye que durante las labores de prospección no se han observado restos fósiles resultando azoicos la totalidad de los afloramientos estudiados. Únicamente se han observado estructuras de bioturbación.

El anexo VI relativo al paisaje identifica los aspectos paisajísticos más relevantes y analiza los impactos sobre el mismo durante las diferentes fases del proyecto. Concluye que, tras el análisis de la afección del proyecto sobre el paisaje se ha determinado que es moderada y se incorporan una serie de medidas específicas





sobre el paisaje, las cuales tienen el propósito de evitar o reducir las afecciones negativas de la actividad proyectada.

El anexo VII refiere a los riesgos por el cambio climático, evaluando la vulnerabilidad del proyecto frente amenazas externas y estableciendo medidas de mitigación. Se concluye que se debe contemplar el cambio climático desde fases muy tempranas de diseño y aplicando medidas de adaptación y mitigación que ayuden a aumentar la resiliencia del entorno y permitan que el proyecto evolucione con los potenciales cambios. Indica que, para ello, deberán monitorizarse las zonas de potenciales riesgos de avalancha o corrimiento de tierras y, por otro lado, el planteamiento del uso de la telecabina durante gran parte del año (diciembre-marzo y junio-septiembre) lo que permite la práctica de diferentes experiencias turísticas en el entorno, desligando la infraestructura únicamente de la práctica del esquí.

El estudio de impacto ambiental incorpora en su anexo VIII la restauración ambiental para la recuperación de la zona degradada. Se indica que se pretende restablecer la cobertura vegetal y así conseguir la integración paisajística. Se cuantifica la afección a la vegetación y se prevé una estimación temporal de superficie afectada de 2,5342 ha: pileta 10x10 m, estación buffer 2 m y acceso 3 m de ancho. De esta superficie 0,6952 ha son Hábitat de Interés Comunitario prioritario, 1,7673 ha son no prioritario y 0,0715 no son Hábitat de Interés Comunitario. Dentro del proceso de restauración se incluye la preparación del terreno, extracción y acopio de tierra vegetal, mantenimiento y extendido de tierra vegetal, siembra y mantenimiento. Con respecto, a la hidrosiembra, que se propone, debido a las condiciones particulares del terreno con pendientes elevadas y difícil acceso, que se llevara a cabo exclusivamente en las zonas donde previamente no había presencia de Hábitat de Interés Comunitario. Por lo tanto, la superficie que se sembrará es de 715,4 m<sup>2</sup>. La elección de especies responde a criterios ecológicos, con especies presentes en el entorno del proyecto y adaptadas a climas de alta montaña, sin olvidar el uso actual dominante de pista de esquí.

La revisión del anexo IX relativo al principio de no perjuicio significativo a ninguno de los objetivos ambientales (DNSH) fechado en julio de 2025 y remitido por el promotor como anexo a la revisión del estudio de impacto ambiental (revisión v2 jul25), incluye la justificación de no perjuicio del proyecto de referencia sobre los objetivos ambientales y concreta que el cumplimiento de las prescripciones incluidas en el estudio de impacto ambiental y posteriormente recogidas y/o ampliadas en la Declaración de Impacto Ambiental suponen en sí mismas garantía de cumplimiento del principio DNSH.

El estudio de impacto ambiental también incluye un estudio del impacto socioeconómico de la unión de Astún y Candanchú en el Valle de Aragón, estudio



de movilidad, estudio de gestión de residuos de la construcción, informe de vuelo, estudio geotécnico que incluye sondeos, fichas descriptivas sobre los perfiles de resistividad eléctrica, estudio de identificación de riesgos geológicos, y estudio de seguridad y salud.

7. Descripción de la modificación de planeamiento urbanístico y del documento ambiental estratégico Plan de Interés General de Aragón del Proyecto de Interés General “Unión de Estaciones Astún - Candanchú mediante transporte por cable”.

El objetivo principal de la planificación es adaptar el planeamiento vigente a las condiciones necesarias para la implantación del sistema de transporte por cable. El ámbito de estudio se ubica sobre los términos municipales de Jaca y Aísa. El planeamiento vigente en el término municipal de Jaca es el Plan General de Ordenación Urbana, del año 1997 y que hasta la fecha cuenta con 33 modificaciones, siendo la última de 2023. En cuanto al municipio de Aísa, su planeamiento vigente es el texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Aísa, cuyas normas urbanísticas fueron publicadas, tras informe favorable de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Huesca, en el "Boletín Oficial de la Provincia de Huesca", número 232, de 7 de octubre de 2003.

La clasificación urbanística de la mayor parte del trazado es suelo no urbanizable, con las especificidades que se describen en cada caso. Concretamente suelo no urbanizable de protección (G-1) en Candanchú y suelo no urbanizable de especial Protección Paisajística - Recreativa. Zona 3. Astún, en el caso de Jaca. En la parte baja del sistema de transporte, en el núcleo urbano de Candanchú, su trazado atraviesa suelos clasificados como urbanos (consolidados y no consolidados) y urbanizables delimitados.

La modificación necesaria del planeamiento afecta mayormente al núcleo de Candanchú (término municipal de Aísa) en tanto que en el término municipal de Jaca los usos previstos son compatibles con el régimen urbanístico existente. La estrategia de adaptación busca generar una normativa única que garantice que la nueva infraestructura de transporte por cable se integre de forma adecuada por los diferentes suelos sobre los que discurre; y que, en las molestias que pueda ocasionar, se sitúen dentro de los márgenes permitidos por la ley y en lo que respecta a distancias a otras edificaciones o emisión de ruido entre otras. Para ello, se define un nuevo uso específico “infraestructura de transporte por cable” que define las condiciones de implantación de éste y las medidas de protección ambiental correspondientes.

La adaptación urbanística prevista no modifica las previsiones de los Planes Generales en cuanto a la delimitación de las diferentes clasificaciones de suelo:



urbano, urbanizable y no urbanizable. Sin embargo, sí que se ha incorporado en la ordenación la realidad existente y no actualizada en el planeamiento general resultante de la ejecución de la N-330a a su paso por el núcleo de Candanchú.

En el ámbito del suelo urbanizable delimitado, los suelos que ya forman parte del dominio público de la carretera se grafían como tales, y se ajustan, en la parte correspondiente, los suelos limítrofes en particular el ámbito susceptible de desarrollo residencial y sin modificar la delimitación original del sistema general de zona verde previsto. En suelo urbano consolidado se incorporan las condiciones derivadas de la implantación del uso específico de transporte por cable. El trazado previsto evita que la zona de influencia de la infraestructura discorra sobre suelo urbano en el que se prevé la estancia continuada de personas, en particular evitando que sobrevuele usos residenciales. En el suelo urbano no consolidado y urbanizable delimitado, en tanto que los planeamientos no están desarrollados, se incorpora la previsión de que en la ordenación detallada deberá integrarse esta infraestructura, por lo que se adaptan las condiciones de desarrollo previstas en la normativa para cada sector. Además, el trazado a su paso por este tipo de suelos, en previsión de que puedan instalarse alguna de las pilonas de la nueva infraestructura, se clasifica como sistema general de infraestructura por cable al objeto de preservar estos espacios de cualquier uso privativo.

Así, los planeamientos de desarrollos en ambos ámbitos deberán adaptar su ordenación para integrar la situación resultante de la ejecución de la infraestructura. La regulación de este sistema general es flexible para que su urbanización y uso posterior pueda adaptarse convenientemente siempre que sea compatible con las propias limitaciones de seguridad de la infraestructura. El documento de adaptación urbanística en el ámbito de este Proyecto de Interés General de Aragón (PIGA) afecta a un área total de 70.036,45 m<sup>2</sup> (70,03 ha), distribuidas entre los municipios de Aísa y Jaca, sin perjuicio de obras auxiliares de conexión de infraestructuras necesarias para su funcionamiento. En el término municipal de Aísa, y concretamente en el núcleo de Candanchú, el ámbito del PIGA incluye suelos actualmente clasificados como suelo urbano y urbanizable, en una superficie de 6.957,64 m<sup>2</sup> (6,96 ha); y suelo no urbanizable de protección (G-1) en una superficie de 37.817,55 m<sup>2</sup> (3,78 ha). En el término municipal de Jaca, en el núcleo de Astún, el ámbito del PIGA incluye suelos actualmente clasificados como no urbanizables de Especial Protección Paisajística -recreativa (zona 3-Astún), en una superficie de 25.261,26 m<sup>2</sup> (2,52 ha).

Con respecto a las alternativas planteadas, se considera la situación actual como la alternativa 0 y la situación propuesta como alternativa 1. Se indica que, dadas las características de ubicación y técnicas del proyecto, se reducen las opciones para



conectar dos estaciones ya existentes. Por lo tanto, la propuesta de modificación puntual considerada como alternativa 1 surge de la necesidad de adaptar las determinaciones del planeamiento vigente del municipio de Aísa para hacerlo compatible con las condiciones necesarias para la implantación del sistema de transporte por cable, que comunica las estaciones de esquí de Astún-Candanchú ya existentes.

El estudio ambiental estratégico presentado incorpora una caracterización ambiental incluyendo la descripción de factores como la climatología, atmósfera, calidad del aire y cambio climático, orografía, geología y geomorfología, edafología y erosión, hidrología e hidrogeología, paisaje, vegetación, Hábitats de Interés Comunitario y fauna, especificando que el ámbito de estudio se localiza en un área crítica del plan de recuperación del quebrantahuesos. Con respecto a las áreas protegidas, se indica que el ámbito de estudio se localiza sobre la ZEPA "los Valles". Se aporta información sobre el medio socioeconómico, los montes de utilidad pública, patrimonio cultural, usos del suelo, vías pecuarias e infraestructuras.

Con respecto a la vulnerabilidad del proyecto se indica que tras analizar los diferentes riesgos potenciales se concluye que el riesgo es muy bajo en relación con riesgos de erosión, por deslizamiento de laderas y hundimientos y colapsos; bajo en relación con: riesgos sísmicos, avalanchas, incendios forestales e inundabilidad. En cuanto a accidentes intrínsecos de la actividad se evalúa como vulnerabilidad baja el riesgo asociado a incendio y fallos técnicos.

Con relación a los potenciales impactos ambientales, se indica que no se prevé ningún efecto ambiental significativo a nivel de planificación, ya que solo se va a proceder a la compatibilidad de usos con el transporte por cable que comunica las estaciones de esquí de Astún-Candanchú ya existentes. Asimismo, no se han encontrado incompatibilidades que desaconsejen o impidan su desarrollo. En cualquier caso, se considera que el mayor impacto será el generado durante la fase de obras y los elementos del medio que podrían verse afectados por la actuación son la atmósfera, contaminación acústica, suelo y geomorfología, vegetación, fauna, paisaje, usos del suelo y factores socioeconómicos.

Se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras de carácter genérico y de aplicación básica para instrumentos de planeamiento tanto en la fase de planificación como en la de construcción. Se consideran una serie de medidas genéricas aplicables a cualquier obra al considerarse que los impactos en fase de desmantelamiento son similares a los de la fase de construcción. En cualquier caso, se indica que las actuaciones previstas parten de la premisa de minimización de afecciones desde su conceptualización, es decir, se han planificado y diseñado siguiendo criterios ambientales eficientes y de protección. Se incluye el desarrollo



de un plan de vigilancia y seguimiento ambiental para la correcta implementación de medidas ambientales de minimización los impactos.

Con respecto a las relaciones del PIGA con otros planes y programas, se analizan los planes y herramientas de planificación autonómicos que guardan una relación directa o indirecta con el proyecto. Concretamente se describe la Estrategia de Ordenación del Territorio (EOTA), Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés, Planes especiales de protección civil en Aragón. (Planes especiales ante riesgo de inundaciones, de emergencias por incendios forestales, ante sismos, ante riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas), Plan Especial de Protección Civil ante fenómenos meteorológicos adversos de Aragón (PROCIFEMAR), Plan energético de Aragón 2024-2030 (borrador), Estrategia aragonesa de desarrollo económico 2021- 2030, Plan Aragonés de Estrategia Turística (PAET) 2025-2030 (propuesta), Plan Estratégico de la Política Agraria Común (PEPAC) 2023-2027, Plan Hidrológico del Ebro 2022-2027, Plan de Gestión del Riesgo de Inundación 2022-2027, Plan de Gestión de Residuos de Aragón, prevención y economía circular. (GIRAPEC) 2024-2030 (propuesta), Estrategia Aragonesa de Cambio Climático (EACC 2030), Plan general de carreteras 2013-2024, Plan de Información Geográfica de Aragón 2025- 2028, Estrategia aragonesa de biodiversidad y Red Natura 2000. Horizonte 2030, Plan Forestal de Aragón, III Plan Autonómico de Investigación, Desarrollo e Innovación 2021-2027 (III PAIDi 21-27). Se han descrito los objetivos y/o líneas de trabajo y la interrelación de dichos planes y programas con el proyecto de referencia.

8. Descripción del medio y catalogación ambiental del Proyecto de unión de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú mediante transporte por cable y de la modificación de planeamiento urbanístico en el ámbito del Plan de Interés General de Aragón.

## 8.1. Ubicación.

La zona de estudio se localiza en los términos municipales de Jaca y Aísa, en la comarca de La Jacetania, en la provincia de Huesca, concretamente en la cabecera del río Aragón y junto al paso fronterizo con Francia del Puerto de Somport. Se caracteriza por la presencia de actividades antrópicas ligadas al deporte del esquí alpino, debido al emplazamiento de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú que datan del año 1923 en el caso de Candanchú, y de 1976 en el caso de Astún. El enclave municipal de Jaca, donde se ubica la estación de esquí de Astún, tiene una altitud media de 1.750 msnm, y el municipio de Aísa, donde se emplaza la estación de esquí de Candanchú, tiene una altitud media de 1.550 msnm.



La estación inferior se localiza junto al aparcamiento de la estación de esquí de Candanchú, entre el centro médico y la estación inferior del telesilla Alto Aragón. Coordenadas UTM30 (ETRS89): 701.623/4.740.039. La estación intermedia se proyecta en el término de Aísa, junto a la EDAR actualmente en construcción, al pie del paraje de Peñas Rojas. Coordenadas UTM30 (ETRS89): 702.841/4.739.915. La estación superior se proyecta en las proximidades de la estación superior del telesilla Pastores, en el dominio esquiable de Astún. Coordenadas UTM30 (ETRS89): 704.018/4.741.890.

El transporte por telecabina proyectado consta de 19 pilonas, 7 de ellas (T-01 a T-07) en el segmento entre la estación inferior y la estación intermedia, y las 12 restantes (T-08 a T 19) en el segmento entre la estación intermedia y la estación superior. Coordenadas UTM30 (ETRS89) de las pilonas:

Pilona	X	Y
T01	701.647	4.740.041
T02	701.731	4.740.032
T03	701.917	4.740.011
T04	702.024	4.739.999
T05	702.269	4.739.972
T06	702.471	4.739.946
T07	702.858	4.739.934
T08	702.815	4.739.912
T09	702.867	4.739.948
T10	702.956	4.740.099
T11	703.079	4.740.306
T12	703.145	4.740.417
T13	703.227	4.740.556
T14	703.479	4.740.981
T15	703.539	4.741.081
T16	703.690	4.741.336
T17	703.865	4.741.632
T18	704.001	4.741.861
T19	704.006	4.741.870



## 8.2. Caracterización ambiental del emplazamiento y aspectos singulares.

El proyecto se emplaza en un entorno antropizado por la presencia de diferentes urbanizaciones y/o infraestructuras como el aparcamiento de visitantes de Candanchú, líneas eléctricas, SET Candanchú, EDAR Candanchú, actualmente en ejecución, remotes y elementos de las estaciones de esquí, carretera nacional N-330a y N-330b, carretera de acceso a Astún, medidas de protección antialudes, encauzamiento de cauces, etc.

Desde un punto de vista geológico, la zona de estudio se localiza en la cordillera Pirenaica, que constituye una cadena asimétrica de doble vergencia relacionada con la convergencia y colisión entre la microplaca Ibérica y la placa europea entre finales del Cretácico y el Mioceno. Concretamente, el área estudiada se sitúa en el sector central de la Zona Axial, en el valle glaciar de Astún en el que se sitúan varias unidades geológicas, siendo la más predominante lutitas, areniscas rojas y calizas del permotrias. Por encima de los materiales del sustrato, como consecuencia de la dinámica glaciar y fluvial del valle, se ha desarrollado una cobertera cuaternaria formada fundamentalmente por depósitos de morrena, depósitos de ladera y conos de deyección de barrancos. Además, la zona se caracteriza por la presencia de terrenos de pendientes elevadas. Concretamente, la zona de mayor altitud corresponde al pico de La Raca, con una altitud máxima de 2.284 msnm en la zona de Astún y el pico de Aspe con 2.645 msnm en la zona de Candanchú.

Hidrológicamente, el ámbito del proyecto se ubica en la Demarcación Hidrográfica del Ebro, y más concretamente en la subcuenca del río Aragón, en su zona de cabecera. En cuanto a las masas de agua superficiales cercanas al proyecto, se encuentran el río Aragón y el río de la Canal Roya, como su primer afluente en la margen izquierda desde su nacimiento y, a menor escala, se encuentran el barranco Candanchú y un barranco innominado que es afluente del río Aragón. Hidrogeológicamente, el proyecto se emplaza sobre la masa de agua subterránea “Ezcaurre-Peña Telera”

La vegetación natural está formada básicamente por prados subalpinos y alpinos con zonas de matorral con enebros o brezales y manchas de pino negro, y ocasionalmente con zonas de gleras en las vertientes del pico de la Raca. Estas comunidades vegetales alpinas o subalpinas han sido inventariadas como Hábitats de Interés Comunitario 4030 “Brezales secos europeos” (todos subtipos), 4060 “Brezales alpinos y boreales”, 5120 “Formaciones montañas de *Cytisus purgans*”, 5130 “Formaciones de *Juniperus communis* en brezales o pastizales calcáreos”, 6140 “Prados pirenaicos silíceos de *Festuca eskia*”, 6170 “Prados alpinos y subalpinos calcáreos”, 6210 “Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (*Festuco-Brometalia*)” (\*prioritario en parajes



con importantes orquídeas), 6230\* “Formaciones herbosas con *Nardus*, con numerosas especies, sobre sustratos silíceos de zonas montañosas (y de zonas submontañosas de Europa continental)”, 6430 “Megaforbios eutrofos higrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino”, 8130 “Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos”, y 8220 “Pendientes rocosas silíceas con vegetación casmofítica”. Entre las especies de flora de interés botánico es posible la presencia de *Lycopodium clavatum*, *Saxifraga hariotii* y *Sphagnum sspp*.

Las especies de avifauna más relevantes con nidificación y campeo en el entorno incluye el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) y el milano real (*Milvus milvus*), incluidas en la categoría de “en peligro de extinción” en el Catálogo Aragonés de Especies Amenazadas (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), alimoche y chova piquirroja, catalogadas como “vulnerable”, buitre leonado, o águila real, entre otras. Concretamente, respecto del quebrantahuesos, los puntos de nidificación más cercanos se ubican en el valle de Rioseta, aproximadamente a unos 2.000 m al sur de Candanchú y separados por el Monte Tobazo, de 2.000 m de altitud. La zona es habitual en el paso de ejemplares en campeo y búsqueda de alimento, o también en sus desplazamientos por la cordillera pirenaica, o entre Francia y España. Respecto al urogallo, catalogado “en peligro de extinción” en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón, no tiene presencia confirmada en el ámbito de estudio, aunque sí podría localizarse en la zona francesa y algún cantadero en la zona de Canfranc. En cualquier caso, el ámbito de estudio no ocupa una zona preferente para el desarrollo de la especie.

Entre los invertebrados hay presencia de poblaciones de mariposa apolo (*Parnassius apollo*), o *Graellsia isabelae*, incluidas en el Listado Aragonés de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LAESRPE). Entre la fauna ligada al cauce del río Aragón, destaca la trucha común y la nutria, incluida esta última también en el Listado Aragonés de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LAESRPE). También es probable la presencia de quirópteros como *Nyctalus lasiopterus*, incluido como “en peligro de extinción” en el Catálogo Aragonés de Especies Amenazadas, y *Miniopterus schreibersii*, *Myotis myotis*, *Nyctalus noctula* y *Myotis emarginatus*, incluidos como “vulnerables” en el citado catálogo.

Respecto al paisaje, conforme a los mapas de paisaje elaborados para la Comarca de La Jacetania, las instalaciones proyectadas se sitúan en los dominios de paisaje “Alta montaña metamórfica” y “Artesas Glaciares”; en las unidades de paisaje AE 04 Candanchu con una calidad de 5 sobre 10, una fragilidad de 4 sobre 5 y una aptitud homogeneizada baja; y la AE 01 Valle de Astun con una calidad de 5 sobre 10, una fragilidad de 4 sobre 5 y una aptitud homogeneizada baja, caracterizadas



por ser un grupo compacto de relieves montañosos y de altiplanicies con límites muy definidos y de características uniformes. Se trata de un paisaje de montaña con alto nivel de antropización, dado que, entre los usos terciarios, el entorno no sólo ofrece condiciones para la práctica del esquí alpino desde hace ya un siglo, sino que también ofrece actividades que incluyen rutas de senderismo estivales e invernales, ciclismo de montaña y otras actividades al aire libre. Además, por la zona de estudio transcurre el tramo del camino de Santiago llamado “Camino Francés - Tramo Aragonés”, la GR 65.3 Somport-Jaca y el GR 11, denominada Transpirenaica, en su tramo entre Candanchú-Sallent de Gállego.

## Aspectos singulares.

- Ámbito de la Red Natura 2000: ZEPA ES0000137 “Los Valles”, cuyo Plan básico de gestión y conservación ha sido aprobado 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 las Zonas de Especial Conservación y de las Zonas de Especial Protección para las Aves de la Red Natura 2000 en Aragón.
- 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. La zona se ubica en área crítica para la especie. Los puntos de nidificación más cercanos de la especie se encuentran a unos 2.000 m aproximadamente de la actuación, en las paredes rocosas del entorno del valle de Rioseta, y a unos 3.000 m en el entorno del pico Labata.
- Monte de utilidad pública H-184 “Espelungue, Rioseta, Candanchú y Tortiellas”, perteneciente a la Mancomunidad Forestal Valle de Aisa y sita en el término municipal Aísa y H-268 “Puerto de Astún”, perteneciente al Ayuntamiento de Jaca y sito en su término municipal, regulados 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.
- 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.
- La actuación queda ubicada dentro de las 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.



La actuación no afecta a ámbitos de Espacios Naturales Protegidos ni al ámbito de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, Humedales Singulares de Aragón, Lugares de Interés Geológico o cualquier otra figura de catalogación ambiental.

## 9. Afecciones ambientales y valoración del Proyecto de Unión de Estaciones Astún - Candanchú mediante transporte por cable.

Las acciones principales en la ejecución del proyecto que pueden causar un mayor impacto ambiental en la fase de obra se corresponden con los despejes y desbroces de la vegetación en las superficies afectadas por las obras, los movimientos de tierras por desmontes y excavaciones, ocupación y acondicionamiento de terrenos, tránsito de maquinaria, o la modificación de la geomorfología y de la escorrentía superficial, que pueden favorecer la aparición de nuevos procesos erosivos e incluso facilitar movimientos locales en laderas de escasa estabilidad, y aumento de ruidos y vibraciones durante la ejecución de la obra civil por los vuelos del helicóptero y trabajo de la maquinaria.

En fase de explotación, los principales impactos serán los derivados por la propia presencia de las nuevas instalaciones en una zona que, si bien presenta cierta calidad y fragilidad paisajística y medioambiental, hay que señalar que se ubica en el mismo ámbito de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú y de sus urbanizaciones, así como carreteras de acceso. Cabe considerar al respecto que, los elementos del proyecto de mayor entidad y dimensiones (estaciones inferior, intermedia y superior) se encuentran en entorno antropizados, junto a infraestructuras y/o edificios o aparcamientos en el caso de la estación de salida; junto a la SET, EDAR y dique, en el caso de la estación intermedia y junto a la cafetería y los remotes, en el caso de la estación de llegada. En esta fase, tendrán lugar las tareas de conservación y mantenimiento de la infraestructura por lo que pueden generarse potenciales impactos por la posible colisión de la avifauna, desplazamientos y fragmentación del hábitat, y 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.

Con respecto a los impactos sobre la atmósfera y la calidad del aire, en fase de construcción estarán provocados principalmente por las operaciones constructivas con el consiguiente aumento de los niveles de polvo y partículas en suspensión originados por el trasiego de maquinaria y vehículos vinculados a la ejecución de las obras, las operaciones de excavación y el movimiento de tierras, aumento de ruidos y vibraciones consecuencia de la construcción de las estaciones y de la instalación de las pilonas y los generados por el helicóptero. Estas acciones provocan también el aumento de los contaminantes atmosféricos y gases de



combustión generados por el tránsito de maquinaria, vehículos de obras y medios aéreos, y, en menor medida, por la congestión puntual generada por los cortes de tráfico en caso de que sean necesarios. En lo que respecta a la contaminación lumínica durante la fase de obras por la señalización necesaria, se deberá garantizar la aplicación de las medidas propuestas y de común aplicación en obras que contribuirán a minimizar las afecciones, más susceptibles sobre los núcleos urbanos y carreteras más próximas y sobre la fauna circundante. No obstante, no se considera significativa la contaminación lumínica dado que no se proyecta la instalación de focos de luz. Durante la fase de funcionamiento, la conexión por telecabina de las actuales estaciones de esquí, en detrimento de la lanzadera, actualmente en uso, implica menos emisiones de CO<sub>2</sub> y una reducción de la huella de carbono lo que supone un impacto positivo respecto a la situación actual. Concretamente, y de acuerdo al estudio de impacto ambiental, se contabilizan unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 2,756 kg/persona, asociadas a la lanzadera, mientras que la telecabina estima unas emisiones de 0,569 kg/persona, lo que supone una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. El proyecto no contempla focos de emisión por su funcionamiento eléctrico ni la instalación de puntos de luz. El funcionamiento de la telecabina con 8 horas diarias será en horario diurno. Un adecuado mantenimiento de todos los elementos de la telecabina minimiza el ruido que se pueda generar durante su funcionamiento, esto junto con la limitación de horas de funcionamiento hace que no sea significativa la afección por ruido siendo este un impacto no permanente y reversible que cesa una vez se detiene el funcionamiento.

Respecto a los impactos sobre el suelo, éstos se producirán por la implantación de las pilonas y de las estaciones de salida y llegada, así como por las acciones que se prevean en el entorno. No se prevén afecciones al suelo por el acondicionamiento de accesos en aquellas unidades de obra en que no haya accesibilidad ya que el proyecto contempla el uso de medios aéreos (helicóptero) o la utilización de retroarañas (maquinaria de uso extendido en obras forestales) con una menor afección en comparación con la apertura de accesos. Se evitará así la creación de accesos temporales hasta zonas de media ladera donde se pretende ubicar las pilonas, aspecto que, en caso de prever la apertura de acceso, aumentaría significativamente los impactos sobre los suelos y la escorrentía superficial, favoreciendo, por un lado, procesos de erosión remontante, y por otro lado, modificaciones en la escorrentía superficial que darían lugar a nuevos drenajes, principalmente en periodos de deshielo y lluvias torrenciales. Las superficies afectadas tanto de forma temporal como permanente no son muy elevadas, limitadas a la ubicación de las estaciones inferior, media y superior y a la ubicación de las 19 pilonas, que se estiman en unas 2,6 ha. Es por todo esto por lo que no se estima que los efectos sobre el suelo sean significativos y que aumenten la erosión de los suelos o la alteración de la escorrentía superficial y subsuperficial sobre las superficies afectadas. Durante la ejecución de actividades



como excavaciones y movimientos de tierra, las superficies que quedan expuestas son más susceptibles a la erosión, particularmente, en las zonas de lutitas rojas, por su carácter menos competente, donde la aparición de los procesos erosivos sería más rápido e incisivo, lo que dificultaría su control. El tránsito de la maquinaria pesada durante la construcción también puede producir una compactación del suelo, lo que genera una reducción de la capacidad de absorción de agua y, por lo tanto, un incremento de la escorrentía superficial, no obstante, este impacto es recuperable con unas medidas correctoras como el subsolado, volteo, etc.

Sobre la hidrología y cauces de agua activos, no se consideran efectos significativos, al ubicarse las pilonas y las estaciones de transporte por cable a suficiente distancia de las láminas de agua estudiadas para periodos de retorno de 500 años en el barranco de Candanchú y en el río Aragón. En cualquier caso, al objeto de garantizar la compatibilidad de la actuación proyectada con el dominio público hidráulico, se deberán tener en cuenta todas las consideraciones incluidas por la Confederación Hidrográfica del Ebro en sus informes remitidos durante el periodo de consultas concretamente la consideración de ampliar los marcos a instalar en superficie a 3x2 m y realizar el adecuado mantenimiento de dichos marcos y del actual cubrimiento. El proyecto conlleva una alteración de la topografía en zona inundable en la estación inferior. La propia escorrentía o por fallos de estabilidad de los elementos de contención (escollera), podría derivar en un derrumbamiento de los terraplenados previstos, para lo que el organismo de cuenca recomienda incluir a su vez vegetación tapizante o arbustiva que proteja a los taludes frente a la erosión, allí donde sea viable. Esta medida minimiza la ocupación de cauce y mejora la integración paisajística. Es de considerar que las posibles afecciones al barranco “Peñas Bajas” se verán minimizadas, por el recrecimiento del dique en escollera en su parte baja, lo que reduce la nueva ocupación en unos pocos metros en dirección perpendicular al mismo, permite un talud más vertical, y también que el agua que caiga sobre el dique termine en el barranco, como ocurre en la actualidad. Con respecto a las aguas residuales durante la fase de obras, se deberá garantizar su adecuado tratamiento al objeto de evitar vertidos al medio receptor. No se consideran efectos negativos sobre el medio hídrico durante la fase de funcionamiento.

Las afecciones sobre la vegetación y las comunidades vegetales inventariadas como Hábitat de Interés Comunitario tendrán lugar, principalmente, durante la fase de obras, cuando se realicen los despejes y desbroces para permitir el paso de la maquinaria y para habilitar las zonas de implantación de las infraestructuras previstas. El estudio de impacto ambiental cuantifica una afección total sobre la superficie vegetal de 2,5342 ha estimada temporalmente por las pilonas, estaciones y accesos, de las cuales identifica 0,6953 ha como Hábitat de Interés Comunitario prioritario, 1,7673 ha como Hábitat de Interés Comunitario no prioritario y 0,0715 ha con vegetación no cartografiada como Hábitat de Interés Comunitario. Teniendo en





cuenta estos datos, se considera que las afecciones sobre los Hábitat de Interés Comunitario presentes en el ámbito de estudio y sobre la vegetación natural no se consideran significativas, máxime teniendo en cuenta que el estudio de impacto ambiental incluye la restauración e integración ambiental con especies presentes en el entorno del proyecto y adaptadas, por lo tanto, a dicho clima de alta montaña que, además de conseguir la integración de las zonas ocupadas temporalmente por las obras, contribuirá a retener, fijar y cubrir el suelo. En cualquier caso, se deberá garantizar mediante la correcta aplicación del Plan de restauración fisiográfica y vegetal y su correspondiente seguimiento ambiental, la estabilidad de todos los horizontes del suelo afectados, incluyendo los suelos vegetales, teniendo en cuenta la elevada pendiente, y el correcto desarrollo de los sustratos de vegetación en las zonas restauradas, de forma que no se inicien procesos erosivos que podrían suponer afecciones significativas en zonas no alteradas previamente. En fase de explotación, no se prevén afecciones sobre el matorral y árboles presentes en la longitud del trazado, más allá de los que pudieran ser necesarios, en su caso, para garantizar la seguridad de la instalación y el rescate de los usuarios. Al no atravesar masas boscosas o se requerirán de podas o cortas bajo la telecabina.

Las afecciones sobre la fauna y sobre los Planes de recuperación y conservación del quebrantahuesos 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. En este sentido, en el estudio de impacto ambiental se han incorporado medidas al respecto, como realizar las labores de construcción fuera del período reproductor de la especie, así como prospecciones en las zonas afectadas con las limitaciones oportunas para evitar afecciones directas sobre su reproducción. También medidas de balizamiento para minimizar el riesgo de colisión.

Respecto del quebrantahuesos, los puntos de nidificación más cercanos se ubican en el valle de Rioseta, aproximadamente a unos 2.000 m al sur de Candanchú y separados por el Monte Tobazo, de 2.000 m de altitud. El proyecto, tal y como se ha identificado en el estudio de impacto ambiental, se ubica entre 5 núcleos de cría del quebrantahuesos, 3 en territorio nacional (Rioseta, Anayet y Valle de Izas) y 2 en territorio francés (Cousiat y Pic du Midi d'Ossau). Los 4 territorios principales, excluyendo el de Pic du Midi d'Ossau, se localizan a una distancia de entre 8-10 km, por lo que se considera una distancia suficiente para que los ejemplares de los distintos núcleos reproductores y los pollos de cada año puedan utilizar el mismo territorio que vienen utilizando hasta ahora, donde las principales amenazas se asocian tanto a la reducción de los recursos alimenticios como a la paulatina reducción del hábitat de desarrollo. Respecto al urogallo, catalogado "en peligro de extinción" en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón, no tiene

presencia confirmada en el ámbito de estudio, aunque sí podría localizarse en la zona francesa y algún cantadero en la zona de Canfranc. En cualquier caso, el ámbito de estudio no ocupa una zona preferente para el desarrollo de la especie no previéndose afecciones sobre esta especie. Asimismo, y en lo relativo al milano real, catalogado también como “en peligro de extinción” en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón no se esperan afecciones a dormideros dado que el entorno del proyecto tampoco es un hábitat propicio para esta especie.

Respecto al análisis de 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 el incremento de varias de las amenazas señaladas en el 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. Si bien el entorno de las urbanizaciones y zonas esquiabiles de Candanchú y Astún es una zona de tránsito entre las citadas áreas de nidificación y entre algunas de las zonas de alimentación y campeo, los vuelos normalmente a gran altura y que la especie no hace uso de los hábitats urbanos y periurbanos de las estaciones de esquí en los que se proyectan las obras, al no ser zonas de concentración de ganado lo que limita su disponibilidad de recursos tróficas y por el elevado uso antrópico y la presencia continuada de vehículos y actividades humanas ligadas al uso terciario de las estaciones de esquí y su entorno inmediato, todo ello hace que no se considere una afección significativa por pérdida y transformación de su hábitat. Respecto al riesgo de colisión con las nuevas infraestructuras, el proyecto incorpora el balizado de la línea aérea y cables portantes con grosor suficiente para asegurar su visión en condiciones normales de visibilidad. Además, la instalación de los salvapájaros en la línea de seguridad de la telecabina, con una cadencia de una señal cada 5 m. También se contempla la medida preventiva de no realizar los trabajos más ruidosos y/o que lleven aparejado el uso de helicóptero, de noviembre a julio (ambos incluidos), con el fin de no afectar a los objetivos de conservación

del Plan de Recuperación del quebrantahuesos, y la aplicación de las medidas complementarias propuestas como la corrección de tendidos eléctricos existentes en el entorno del proyecto mediante balizado, la mejora de apoyos con elementos anti-electrocución o el balizamiento de otras infraestructuras de las pistas de esquí. Todas estas acciones minimizarán las potenciales afecciones del proyecto y de las infraestructuras existentes tanto sobre esta especie como sobre otras especies de avifauna que utilizan también la zona como área de nidificación, campeo y alimentación. El promotor propone también, como medida de protección a la fauna y su seguimiento, el marcaje GPS de 4 ejemplares de quebrantahuesos, con el objetivo de monitorear y estudiar el movimiento y comportamiento de la especie, y su potencial sinergia con la nueva infraestructura, lo que se considera adecuado al objeto de garantizar su adecuada conservación. Por lo tanto, vistas 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 no se debería ver mermada u obstaculizada significativamente por la construcción y puesta en marcha del proyecto evaluado.

Con respecto a la afección a la Red Natura 2000 ZEPA ES0000137 “Los Valles” y conforme a lo dispuesto en su Plan básico de Gestión y Conservación, es de considerar que en dicho Plan se establece como objetivo general de conservación “Mantener o alcanzar un estado de conservación favorable de los hábitats y poblaciones de especies de aves que han justificado la declaración de este espacio, prestando atención a la compatibilización con los aprovechamientos agrarios, forestales y con el uso público”. Teniendo en cuenta esta premisa, la estrategia de conservación de este espacio establece las líneas fundamentales de gestión para conseguir o favorecer la consecución del estado de conservación favorable de sus valores esencial para garantizar su integridad. Por ello, es importante para la conservación del espacio: mantener los hábitats asociados a pastos en un estado de conservación favorable frente a la desaparición de modelos de gestión tradicionales, fomentando los sistemas agroganaderos que suponen el mantenimiento de prados y pastos seminaturales y del paisaje al que dan lugar; promover una gestión forestal multifuncional, compatible con la conservación y el mantenimiento de formaciones boscosas maduras y las especies que los habitan y, en concreto, las formaciones de hayedo-abetal y los pinares de *uncinata* y regular el uso público del suelo y su aprovechamiento (información, sensibilización, etc), para reducir las diversas presiones que éste ejerce sobre los principales valores del espacio. Como una de las amenazas más fuertes de este espacio, se cita el abandono de sistemas agroganaderos, estableciendo que la reducción de la cabaña ganadera y la desaparición de modelos de gestión y hábitos culturales respetuosos suponen la pérdida prados y pastos seminaturales y del paisaje al que dan lugar, favoreciéndose la sustitución de comunidades herbáceas por otras menos diversas y la posibilidad de incendios. Además, la ausencia de pastoreo afecta a especies de fauna que directamente dependen de ellos. Entre las



presiones y amenazas horizontales, se considera: 138 Falta de acondicionamiento de las pequeñas infraestructuras asociadas a la ganadería extensiva en zona de pastos. Por otro lado, dentro de las medidas de conservación establecidas en el plan, se considera el mantenimiento de los pastos de montaña, hábitat utilizado por diversas especies de aves y sustento de usos ganaderos tradicionales. Teniendo en cuenta esta consideración, podría considerarse como medidas complementarias la adecuación de cabañas o refugios para su uso por pastores, y/o la instalación de bebederos y cercas para el manejo del ganado, o cualquier otra medida asociada a la ganadería extensiva en zona de pastos al objeto de favorecer la conservación del sistema agroganadero y minimizar así las potenciales afecciones sobre el ámbito de la Red Natura 2000.

El proyecto se encuentra incluido en el ámbito ZEPA “Los Valles” ES0000137, no obstante, han de considerarse otros espacios muy próximos como ZEC “Los Valles” ES2410003 que comparte territorio con la propia ZEPA, aunque ésta es de mayores dimensiones, ZEPA “Collarada-Ibón de Ip” ES0000277 y ZEC “Collarada-Ibón de Ip” ES2410023, ZEC “Pico y Turberas del Anayet” ES241002 y el espacio francés ZPS “Hautes vallées d’Aspe et d’Ossau” FR7210087. En el ámbito del proyecto hay presencia de zonas de nidificación de especies rupícolas y forestales objetivo de conservación de la Red Natura 2000. Aunque si bien no hay una afección directa a nidos, el espacio en el que se pretende la ubicación del proyecto es un área de campeo y uso habitual de las principales especies objetivo (quebrantahuesos, buitre leonado y negro, alimoche, águila real, culebrera, milano real y chova piquirroja), las cuales tienen una sensibilidad alta y riesgo de accidentalidad por colisión elevado en el caso de que no se adoptasen medidas correctoras y preventivas sobre esta afección. En el análisis de afección a la fauna ya se señalan las medidas incluidas en el estudio de impacto ambiental.

El proyecto se localiza en una zona de borde de la ZEPA “Los Valles” ES0000137 y en la zona con mayor concentración de elementos antrópicos, ya existentes en el momento de su declaración, como son las urbanizaciones y estaciones de esquí de Astún y Candanchú, sus remotes y líneas eléctricas, las carreteras de acceso, etc. En ningún área dentro de la ZEPA “Los Valles” ES0000137 se concentran tantos elementos antrópicos como en el ámbito del proyecto, teniendo el trazado de la telecabina una infraestructura a menos de 650 m. Asimismo, algunas de las infraestructuras existentes de transporte y líneas eléctricas carecen de medidas de protección para la colisión y/o electrocución de aves. Teniendo en cuenta que el proyecto de referencia pretende la conexión de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú, existentes hace años y asentadas en el territorio, las potenciales afecciones en el ámbito de la Red Natura 2000, se limitan a una zona incluida en el ámbito de este espacio protegido con mayor índice de antropización y de desarrollo de actividades humanas durante todo el año.



Así, las afecciones que se pueden ocasionar por la ejecución del proyecto y su posterior explotación no deberían poner en riesgo los objetivos de protección y conservación del espacio de la Red Natura 2000, ni la conexión biológica con otros espacios, puesto que se trata de un entorno altamente antropizado. Con la actuación planteada no se compromete la integridad de espacio de la Red Natura 2000. En todo caso, se deberán evitar afecciones innecesarias sobre la flora, la fauna y los hábitats de interés, y durante el seguimiento y vigilancia, tanto en la fase de construcción como de explotación, se deberá asegurar que no se ven afectados los objetivos de protección de especies y hábitats recogidos en el Plan de gestión y conservación. Las medidas preventivas y correctoras incorporadas en el estudio de impacto ambiental deberán favorecer que se mantenga la integridad del espacio.

La desestacionalización del proyecto con la instalación de la nueva telecabina de unión de estaciones supondrá un nuevo polo de atracción turística en verano que podrá reducir la presión que causa el turismo en la actualidad en otras zonas próximas con mayores valores ambientales y con un mejor estado de conservación al estar intactas o con una intervención humana mínima como pueda ser el valle de la Canal Roya, ibón de Estanés o ibones de Anayet. Se producirá un desvío de visitantes de estas zonas de elevado valor ambiental a unas zonas en las que también se podrán hacer actividades de recreo y lúdicas en la naturaleza, pero ya transformadas por la actividad humana, con lo que se minimiza la afección sobre las zonas de mayor valor ambiental.

La mayor frecuentación de visitantes en época estival por causa del funcionamiento del proyecto podrá provocar afecciones ambientales sobre el medio como pueda ser pisoteo de vegetación, generación de residuos, molestias a la fauna por el trasiego de senderistas y visitantes, etc... No obstante, este aspecto queda fuera del ámbito estricto del proyecto, ya que el proyecto se limita a un sistema de transporte por cable para la unión dos estaciones de esquí sin determinar qué actividades pueden ir asociadas al proyecto en evaluación ni si éstas son distintas a las que ya se vienen realizando en la actualidad por las propias estaciones de esquí. Ni el proyecto ni el estudio de impacto ambiental señalan que se vayan a realizar nuevas actividades distintas a las que se realizan en época estival en Astún y Candanchú. Con todo ello, se entiende que las actividades vinculadas al uso de la telecabina a realizar por los usuarios de este medio de transporte vendrán a ser las que ya se realizan en la actualidad en las estaciones de esquí de Astún y Candanchú, la práctica del esquí en época invernal, y senderismo y bicicleta en época estival, si bien con una mayor intensidad por la mayor afluencia de visitantes al ponerse a disposición del público un sistema de transporte de mayor capacidad. Al objeto de prevenir afecciones por las actividades de senderismo y bicicleta en época estival y con el incremento de visitantes previsto en el proyecto se deberá priorizar la práctica de estas actividades dentro de los ámbitos de estas estaciones de esquí, camino y/o pistas existentes evitando, en la medida de lo





posible trasiegos por zonas inalteradas. Asimismo, se deberá instruir y educar a los usuarios en unas buenas prácticas ambientales y de respeto al medio natural de manera que se minimice la afección al medio.

Las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés establecen que el turismo es, hoy día, un eficaz medio para impulsar la economía de este territorio, así como las relaciones transfronterizas, mediante la oferta de espacios y equipamientos. Indican que el desarrollo del sector terciario, en general, y del turismo, en particular, es uno de los elementos clave de la diversificación económica en el Pirineo, en la medida que permite crear empleos complementarios de la actividad agraria. Además, las Directrices, contienen una serie de determinaciones que tratan de favorecer la potenciación de la capacidad de atracción turística, actividad generadora de los recursos imprescindibles para que esa población tenga asegurados unos mejores medios de vida y que contienen también determinaciones para hacer compatible el desarrollo urbanístico con la conservación de su valioso patrimonio natural y cultural. Como estrategia territorial vinculada a las actividades económicas, se citan p) Impulsar la oferta de instalaciones deportivas y turísticas relacionadas con el esquí alpino y de fondo, optimizando su aprovechamiento, ampliando las actuales pistas, mejorando los medios técnicos y la accesibilidad, estableciendo sistemas alternativos de acceso, e impulsando la oferta de equipamiento complementario, mejorando y diversificando la oferta de alojamientos turísticos permanentes y de los servicios, los espacios urbanos, las infraestructuras y equipamientos de los núcleos próximos a las estaciones de esquí, y los servicios de transporte colectivo. En el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, en su artículo 55; Mejora de las instalaciones de esquí de las Directrices, establece, entre otras cuestiones, en su apartado 2. Para conseguir una oferta cualificada en esta actividad se actuará en tres áreas: a) Esquí alpino: IV. Posibilidad de conexión entre estaciones o VI. Mejora del acceso a las estaciones y establecimiento de sistemas alternativos de acceso, tales como teleféricos. Por lo tanto, se considera que la actuación proyectada supone un impulso a la mejora de la oferta de las instalaciones deportivas y turísticas relacionadas con el esquí y por lo tanto podría considerarse compatible con las citadas Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés, siempre y cuando se garantice la conservación del patrimonio natural y cultural del entorno.

Con respecto al paisaje, la presencia de las infraestructuras y especialmente las pilonas, cabinas, nave garaje, cables aéreos, etc, supondrán un incremento del impacto paisajístico. En la fase de obras, se producirán las mayores afecciones paisajísticas al poderse observar los elementos del proyecto junto con las zonas afectadas por las obras. La afección paisajística durante las obras será de carácter temporal limitada a la duración de estas. La temporalidad de los impactos junto con una ejecución limpia y ordenada, y con la ejecución del plan de restauración





minimizarán las afecciones sobre el paisaje. En la fase de explotación, la afección será consecuencia de la inclusión de nuevos elementos antrópicos que generan una disrupción paisajística, principalmente en una parte del tramo 2 que discurre desde la estación intermedia hasta la estación final y que se corresponde con un entorno más naturalizado y con menor intervención humana que el resto del ámbito del proyecto. El impacto paisajístico es menor en el entorno de las urbanizaciones de Candanchú y Astún por una menor calidad del paisaje y mayor capacidad de acogida. El trazado de la telecabina será visible desde las zonas de mayor concentración de observadores potenciales como son las urbanizaciones, carreteras de acceso y las propias estaciones de esquí. En cualquier caso, el ámbito de la actuación se caracteriza por ser un entorno de uso recreativo dedicado a la práctica de deportes de montaña como el esquí o el senderismo e intervenido por la acción humana con presencia de las propias infraestructuras de las estaciones de esquí, urbanizaciones etc. Los potenciales observadores del paisaje, de manera general, se personan en el ámbito del proyecto con este fin de manera que no se percibe una telecabina como un elemento ajeno al paisaje que una estación de esquí. Al objeto de reducir las afecciones sobre el paisaje deberán llevarse a cabo las medidas de restauración y de integración paisajística incluidas, así como cualquier otra actuación orientada a la integración paisajística de las diferentes unidades del proyecto.

Los efectos acumulativos o sinérgicos con otras instalaciones e infraestructuras tendrán lugar por las propias instalaciones de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún, la carretera N-330 a y b, EDAR en obras, líneas eléctricas aéreas de media y alta tensión y subestación eléctrica. La actuación se proyecta en el entorno con mayor capacidad de carga, evitando afecciones en zonas de índole más natural y con una intervención humana mínima. El análisis de impactos sinérgicos con otras infraestructuras similares actualmente presentes en el entorno como líneas eléctricas aéreas de media y alta tensión (LAMT, LAAT respectivamente), subestación eléctrica (SET), EDAR en obras, telesillas y remontes, (estación de Astún: 5 telesillas y 10 remontes o estación de Candanchú: 6 telesillas, 15 remontes y 3 cintas), no se considera elevado, teniendo en cuenta la ubicación de la nueva infraestructura en el ámbito de las estaciones de esquí, considerando importante reseñar que en todo el trazado de la telecabina y a una distancia aproximada de 650 m hay al menos un elemento antrópico. Este impacto sería muy elevado en caso de afectar a otros valles sin la presencia de este tipo de infraestructuras, dado que en este caso se expandiría la superficie de afección de los dominios esquiables a zonas sin presencia actual de este tipo de usos.

El incremento del consumo de recursos, generación de residuos y emisiones directas e indirectas, así como el consumo de electricidad, en fase de explotación, puede verse compensado teniendo en cuenta que el proyecto pretende la sustitución de un medio de transporte alimentado por combustibles fósiles por



una alternativa más respetuosa con el medio en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero se refiere. La ejecución de las obras generará residuos y cabe la posibilidad de que se produzcan vertidos o fugas accidentales que contaminen el suelo o las aguas, por lo que deberá garantizar la adecuada aplicación de las medidas preventivas y correctoras. No se prevé un elevado consumo de recursos naturales como puedan ser áridos o agua. Durante la fase de funcionamiento de la telecabina, no se producirá un incremento significativo de la generación de residuos ni un gran consumo de agua. Principalmente, se producirán residuos asimilables a urbanos en las estaciones, los cuales serán gestionados a través de los servicios municipales, lo que minimizará las potenciales afecciones. Las cabinas cerradas previenen la presencia de basuras que puedan ser arrojadas por los usuarios a lo largo de su recorrido.

Respecto a la ocupación del dominio público forestal monte de utilidad pública H-184 “Espelungue, Rioseta, Candanchú y Tortiellas” y monte de utilidad pública H-268 “Puerto de Astún”, se deberá garantizar que no se producen posibles pérdidas de funcionalidad y usos del monte y se deberá tener en consideración lo especificado 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. Respecto a las vías pecuarias, teniendo en cuenta que el proyecto puede afectar a vías pecuarias sin clasificar, se deberá garantizar que las actuaciones proyectadas no alteran el tránsito ganadero ni impiden sus demás usos legales o complementarios, especiales o ecológicos, evitando causar cualquier tipo de daño ambiental, todo ello conforme a la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón.

En cumplimiento con lo señalado en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, y en 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 ambiente; y considerando como criterio orientador la Resolución de 11 de marzo de 2019, del Director del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que 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 analizado las afecciones al medio natural existentes por riesgo de accidentes o catástrofes así como la vulnerabilidad del proyecto, efectuando los análisis SIG correspondientes a la susceptibilidad de riesgos y distancias básicas.

Conforme a la tipología del proyecto en evaluación y los resultados de tales análisis no se aprecia que puedan existir características intrínsecas del proyecto



susceptibles de producir accidentes que puedan considerarse un nuevo peligro grave, capaz de provocar efectos significativos en el medio ambiente. Por cuanto refiere a la vulnerabilidad del proyecto ante catástrofes naturales, se aprecia en los resultados de dicho análisis, la existencia de riesgo alto por rachas de vientos fuertes. En cuanto a la susceptibilidad de la zona frente a riesgos geológicos, dada la naturaleza de los materiales geológicos el mapa de susceptibilidad muestra riesgo de alto a muy bajo por deslizamiento y de medio a muy bajo por hundimientos. Es por esto por lo que tal exposición y los potenciales daños no se prevén significativamente diferentes como consecuencia de la propia ejecución o explotación del proyecto respecto a la situación actual. Respecto a los incendios forestales, se trata de una zona caracterizada por un bajo peligro e importancia baja (Zona tipo 7) o bajo peligro e importancia media (Zona tipo 5), 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). En lo relativo al riesgo de aludes, se considera susceptibilidad de riesgo las laderas del ámbito del proyecto, por lo que se deberá garantizar una adecuada protección de la estación intermedia y de las pilonas preferentemente mediante medidas pasivas (muros, escolleras u otros a pie de pila) frente a otras medidas activas como sistemas de detonación por cañones de gas o lanzamiento de explosivos.

En este sentido, tal y como indica la Dirección General de Interior y Protección Civil en su informe emitido durante las consultas, dada la vulnerabilidad de la actividad frente a accidentes graves y situaciones de riesgo por la dificultad que puede conllevar la evacuación de los usuarios, se recomienda al promotor la elaboración de un Plan de Autoprotección como instrumento preventivo y de gestión de las posibles emergencias de la instalación.

En el documento 6-3-Infraestructuras dique, fechado en julio de 2024, se indican los aspectos técnicos para la ampliación del dique al objeto de mantener la seguridad de la carretera y de la nueva instalación sin modificar las cotas del conjunto y se detallan los aspectos constructivos. En el anexo 9-4-Apendice III-Avalanchas que incluye el Diagnóstico de avalanchas de nieve y prescripciones de protección - Proyecto de conexión por telecabina entre Candanchú y Astún se establecen los riesgos y se consideran los requerimientos, concluyendo que el proyecto es viable en materia de aludes teniendo en cuenta pocos requerimientos adicionales.

Esta evaluación no comprende los ámbitos de seguridad y salud en el trabajo, seguridad de instalaciones eléctricas, gestión del riesgo de inundación, aludes, incendios..., gestión de la evacuación de los usuarios, o cualquier otro aspecto que posea normativa reguladora e instrumentos específicos quedando así fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.



10. Potenciales impactos del desarrollo de la modificación del planeamiento del Plan de Interés General de Aragón del Proyecto de Interés General “Unión de Estaciones Astún - Candanchú mediante transporte por cable” y valoración.

- Efectos sobre el suelo. Valoración impacto bajo. El modelo territorial que plantea la modificación establece la adaptación del planeamiento vigente a las condiciones necesarias para la implantación del sistema de transporte por cable, siendo las modificaciones principales en el término municipal por el encaje de este sistema general en suelo urbano y suelo urbanizable. La modificación del planeamiento afecta, principalmente, al núcleo de Candanchú puesto que en el PGOU de Jaca los usos previstos son compatibles con el régimen urbanístico existe. Al objeto de garantizar la adecuada implantación urbanística del proyecto, se define un nuevo uso específico, sin que se modifiquen las previsiones del plan general en cuanto a la delimitación de las diferentes clasificaciones del suelo. Además, el ámbito de aplicación de circunscribe al suelo no urbanizable, suelo urbano consolidado y no consolidado y urbanizable delimitado, afectados por el trazado de la infraestructura por cable definida en el PIGA, tanto en el término municipal de Aísa, en el núcleo de Candanchú, como en el de Jaca en el enclave de Astún.

Es de considerar que no se altera la zonificación del suelo no urbanizable ni se afecta al suelo urbano incrementando su superficie, su densidad o su edificabilidad previstos inicialmente. En este sentido se considera que la adaptación prevista no supone una alteración significativa del modelo territorial inicialmente propuesto. Además, la modificación considera la incorporación en la ordenación del término municipal de Aísa de la ejecución de la N-330a a su paso por Candanchú, lo que no se considera efecto significativo dado que supone la adaptación del planeamiento a la realidad existente y no actualizada.

- Efectos sobre la biodiversidad y los planes de acción de especies catalogadas. Valoración: impacto compatible. La adaptación urbanística objeto del PIGA, en términos generales, no va a suponer afecciones significativas sobre los valores naturales del entorno, dado que el ámbito de ordenación abarca terrenos clasificados como suelo no urbanizable, suelo urbano consolidado y no consolidado y suelo urbanizable delimitado que se emplazan en terrenos mayormente antropizados junto a otras infraestructuras del núcleo de Candanchú e instalaciones de esquí existentes y sobre los que se proyectan medidas ambientales al objeto de minimizar las potenciales afecciones sobre la vegetación natural inventariada como Hábitats de Interés Comunitario y sobre las especies de fauna catalogadas usuarias de la zona. La modificación urbanística prevista no generará incompatibilidades en el ámbito del plan de recuperación del quebrantahuesos teniendo en cuenta las medidas medioambientales específicas de prevención incorporadas. La adaptación a la realidad existente de la ejecución de la N-330a a su paso por el núcleo de Candanchú no va a suponer ninguna afección sobre los valores naturales



del entorno. La modificación prevista para implantar un transporte por cable no conlleva creación de nuevo Suelos Urbanos ni la incorporación de nuevos usos residenciales o industriales, casos estos en los que sí habría una mayor incidencia sobre la biodiversidad y los planes de acción de especies catalogadas.

- Efectos del PIGA sobre el ámbito de la Red Natura 2000. Valoración: impacto compatible. A pesar de que la adaptación de los planeamientos urbanos afecta directamente al ámbito de la Red Natura 2000, la aplicación de las medidas ambientales propuestas y la envergadura de las superficies incluidas en el ámbito de aplicación de la modificación urbanística, las afecciones no serán significativas a efectos de planeamiento e integridad de la Red Natura 2000. Por ello se considera que la modificación de planeamiento para el desarrollo del PIGA es compatible con los objetivos de conservación del espacio de la Red Natura 2000 afectado y con lo dispuesto en su plan básico de gestión y conservación, al no afectar de manera significativa a Hábitats de Interés Comunitario o especies de flora y fauna objetos de conservación comprometiendo así la integridad de este espacio.

- Efectos sobre el dominio público hidráulico. Valoración: impacto medio. La adaptación urbanística para la implantación del transporte por cable supone la incorporación de un nuevo uso, antes no contemplado en la planificación urbanística, que podrían afectar a cauces públicos. En este sentido y con respecto a este nuevo uso que se contempla el desarrollo de estos proyectos podría generar efectos como la degradación o modificación del dominio público hidráulico durante la ejecución de obras: ocupación de zona inundable, arrastre de materiales sólidos a cursos de agua, incremento de la escorrentía superficial, pérdida de la capacidad de infiltración o desagüe de los cursos de agua.

- Efectos sobre el dominio público forestal. Se deberá asegurar la compatibilidad de los usos previstos para garantizar su funcionalidad sin que se produzca ninguna afección al ámbito del dominio público forestal identificado en el ámbito de aplicación de la modificación urbanística del PIGA. Se deberá tener 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.

- Incremento del consumo de recursos, generación de residuos y emisiones directas e indirectas. Valoración: impacto bajo. No se considera que el desarrollo del PIGA conlleve crecimientos sustancialmente superiores a los generados, actualmente, en el entorno de la actuación. En cualquier caso, se debe garantizar el adecuado saneamiento de las aguas residuales de forma previa al inicio de la actividad. Además, se debería considerar el estudio del cálculo de la huella de carbono e hídrica, el cual debería manifestar que el ahorro neto por la reducción de emisiones que conlleva el transporte por cable debería ser positivo para justificar los consumos de recursos y las emisiones de su implantación.



- Impacto paisajístico. Valoración: impacto medio - bajo. El desarrollo previsto del PIGA en el ámbito de aplicación de la modificación urbanística, puede suponer una modificación de su paisaje por la presencia de las infraestructuras y especialmente las pilonas, cabinas, cables aéreos, estación inferior, etc. En cualquier caso, el ámbito de la actuación se caracteriza por ser un entorno de uso recreativo dedicado a la práctica de deportes de montaña como el esquí o el senderismo e intervenido por la acción humana con presencia de las propias infraestructuras de las estaciones de esquí, urbanizaciones etc., lo que minimiza las potenciales afecciones sobre el paisaje ya que es una actuación que se podría considerar como inherente y propia de una estación de esquí.

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 5 de septiembre de 2025 se notifica el trámite de audiencia al promotor de acuerdo con el artículo 82 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, trasladando el documento base de resolución. Asimismo, se remite copia del documento base de resolución a la Dirección General de Planificación Estratégica y Logística como órgano sustantivo, al Ayuntamiento de Aísa, Ayuntamiento de Jaca y a los interesados.

Durante el trámite de audiencia se reciben alegaciones de la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, de la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), y de la Sociedad Aragonesa de Protección a los Animales y Plantas (SAPAP).

La Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos en su escrito relata los escritos enviados por dicha Fundación en las distintas tramitaciones relacionadas con el Proyecto de unión de estaciones Astún y Candanchú.

Alega sobre la evaluación hidrológica e inundabilidad señalando los informes de la CHE respecto al riesgo de inundabilidad esperando que se cumpla el principio de precaución y lo dispuesto en el Reglamento del dominio público hidráulico. Se admite esta alegación habiéndose tenido en cuenta en el condicionado. En relación con el riesgo de aludes señala que se desconocen cuáles son los requerimientos debiendo estar perfectamente evaluados y explicados por precaución. Esta alegación se admite teniendo su reflejo en los condicionados 2 y 5. No obstante, cabe señalar el informe favorable de la Dirección General de Interior y Emergencia del Gobierno de Aragón y de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Asimismo, se





considera que la alegación es del ámbito de protección civil y no tanto de carácter ambiental, visto que la evaluación ambiental debe evaluar la afección ambiental en caso de accidente o fallo del proyecto por causa de riesgos naturales.

Alega sobre que se debería separar la declaración de impacto ambiental del proyecto de la evaluación estratégica para evitar confusión. La resolución conjunta está prevista en el artículo 41 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, relación entre la evaluación ambiental estratégica y la evaluación de impacto ambiental, por lo que no se admite la alegación. En todo caso, cabe señalar que ambas evaluaciones han tenido un tratamiento individualizado separado en distintos epígrafes y se han tramitado cada uno en su expediente INAGA correspondiente sin acumular trámites. Se han realizado los trámites de información pública y consultas previstos en los respectivos procedimientos, evaluación de impacto ambiental ordinaria de proyecto y evaluación estratégica simplificada, de manera separada e independiente. Alega que procede al menos una evaluación simplificada, lo cual se acepta ya que es ese el trámite que se ha realizado. También señala en su alegación que la evaluación ambiental estratégica para ampliar zonas urbanizables estableciese criterios ambientales para la planificación urbanística. No se acepta por exceder el ámbito del proyecto y de la evaluación ambiental simplificada que se limita a la implantación de un sistema general de transporte por cable dentro del planeamiento urbanístico sin que se amplíe la urbanización ni haya reclasificaciones de suelo. Es decir, la presente declaración de impacto ambiental e informe ambiental estratégico no contemplan nuevos suelos urbanos o urbanizables.

La Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, también alega que en la declaración de impacto ambiental del proyecto no encuentran el informe específico previsto en el apartado 5 del artículo 8 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, sobre las afecciones a la Red Natura 2000 que es obligatorio. Al respecto se informa que ese artículo se refiere a que, aunque se excluya de la evaluación ambiental no exime al promotor de efectuar una evaluación de las repercusiones sobre los espacios Red Natura 2000. Para el presente proyecto, no se ha producido la exclusión del procedimiento de evaluación ambiental ni para el caso del proyecto de unión de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún mediante transporte por cable, en los términos municipales de Aisa y Jaca, ni para el caso de la modificación del planeamiento. Se han sometido a las evaluaciones de impacto ambiental previstas en la legislación teniendo en consideración la afección a la Red Natura 2000. Es por esto que no se tiene en consideración esta alegación.

Alega que en el documento base de resolución no se encuentra el resumen del análisis técnico realizado por el órgano ambiental exigiendo que se adopte la denominación: análisis técnico del INAGA, de manera que se pueda comprender que los datos, criterios y análisis realizados por el personal técnico del INAGA



para conseguir la conclusión razonada son lo que se incluyen en el epígrafe 9 del documento base de resolución. No se admite ya que la declaración de impacto ambiental incorpora todo el contenido señalado en los artículos 41 y 33 de Ley 21/2013, de 9 de diciembre, y de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre respectivamente, habiéndose empleado el formato de declaración de impacto ambiental empleado por este órgano ambiental.

Solicita que se cree una Comisión de seguimiento en la que además del personal que contrate el promotor se incluyan funcionarios de la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca. Aconseja la participación de otros interesados como ONGs o Administración local. Esta Comisión debería comprometerse a realizar informes de resultados al menos una vez por mes durante las obras, publicados oportunamente y un informe final. La legislación en materia de evaluación de impacto ambiental, así como el Decreto 56/2024, de 3 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica del Departamento de Medio Ambiente y Turismo señalan las competencias para realizar la vigilancia, seguimiento y control de las declaraciones de impacto ambiental. Asimismo, no está suficientemente justificado el crear una comisión de seguimiento para este proyecto de manera individual y exclusiva atendiendo a sus características y teniendo en consideración que la legislación en materia de evaluación ambiental prevé la forma de realizar la vigilancia, seguimiento y control de las declaraciones de impacto ambiental. En los condicionados relativos a la vigilancia ambiental ya se establece una cadencia de informes tal y como se alega, asimismo la Ley ya prevé la puesta a disposición pública de los informes de seguimiento previstos en el plan de vigilancia ambiental. Se admite la alegación en lo relativo a los informes de seguimiento durante la fase de obras y no se admite en la creación de la Comisión de Seguimiento exclusiva para este proyecto.

Se realiza alegación sobre que se ha minimizado el riesgo para las especies migratorias ya que se debería valorar no solo para las aves sino también de quirópteros e invertebrados. Debería subsanarse o aclarar asumiendo los riesgos de decidir con ausencia de datos. El promotor en el anexo III del estudio de impacto ambiental, incluye el estudio específico de flora y fauna en el que se analiza la presencia de quirópteros e invertebrados valorando la afección sobre los mismos. En los informes recibidos en el trámite de consultas de la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca y Servicio Provincial del Departamento de Medio Ambiente y Turismo de Huesca no se realiza ninguna apreciación singular al respecto. Es por esto por lo que no se justifica el pedir una subsanación de la documentación. No obstante, en el condicionado de vigilancia ambiental se señala que se debe vigilar la afección a la fauna amenazada de manera que se realizará un seguimiento de la afección sobre estos grupos faunísticos.



En la DIA debe reflejarse el efecto conocido de la presencia de turistas y de sus afecciones por el pisoteo y otras afecciones derivadas del acceso de turistas en época estival. El criterio debería ser evitar el uso estival hasta que no exista un programa adecuado que lo regule. Se admite parcialmente esta alegación con la incorporación de un condicionado que minimiza la afección por frecuentación de la zona. En todo caso, cabe señalar que la evaluación de las actividades distintas a las que ya se vienen realizando en época estival en las estaciones de Astún y Candanchú a realizar fuera de la telecabina excede el ámbito del proyecto y por lo tanto de su evaluación ambiental, debiéndose analizar la afección de estas nuevas actividades en sus correspondientes procedimientos ambientales. Se incorpora en el condicionado el seguimiento de las afecciones sobre el medio derivadas de las actividades a practicar por los usuarios en el entorno dentro del Plan de vigilancia ambiental causadas por el proyecto. Se debe señalar que en la actualidad ya se vienen realizando estas actividades recreativas en la naturaleza en las estaciones de esquí de Astún y Candanchú.

Realiza unas consideraciones sobre la metodología de evaluación y la conveniencia de revisar la categoría del impacto pasando de compatible a moderado o severo y por lo tanto reformular con mayor exigencia las medidas preventivas, correctoras y complementarias. Tanto el estudio de impacto ambiental como el condicionado ambiental incorporado en la declaración de impacto ambiental incluyen las medidas preventivas, correctoras y complementarias necesarias. Asimismo, el Plan de vigilancia ambiental tiene como objeto detectar cualquier impacto no previsto con la consecuente incorporación de medidas preventivas, correctoras y complementarias adicionales.

Realiza alegaciones respecto al balizamiento de cables para evitar la mortalidad de las aves por colisión, señalando que debe estar perfectamente diseñada debiendo ser dirigida por la administración responsable y con el apoyo de la Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos. El balizamiento indicado en el condicionado incorporado en la declaración de impacto ambiental sigue los criterios indicados en el informe emitido en el trámite de consultas por la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca.

Por último, se alega que estén separadas las medidas de mitigación de las medidas compensatorias. Que se deberían incluir los costes por la muerte de ejemplares, las medidas de fomento de la ganadería y la declaración de Espacios Protegidos. No procede su admisión ya sea porque ya se han incorporado medidas de fomento de la ganadería en línea con lo previsto en el Plan básico de gestión y conservación de la ZEPA, porque es 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 (*Gypaetus barbatus*) y se aprueba el Plan de Recuperación donde se fija el coste en concepto de indemnización por los daños y perjuicios ocasionados a la fauna



silvestre, y porque la declaración de Espacios Protegidos queda fuera del alcance de este procedimiento y de las competencias de este órgano ambiental.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife) remite en el trámite de audiencia escrito de alegaciones en el que se incluye una serie de consideraciones previas sobre el proyecto, su ubicación y su catalogación ambiental.

Alega sobre la afección a especies amenazadas, indicando que el ámbito del proyecto se localiza dentro del plan de conservación del quebrantahuesos y que la afección en la fase de construcción puede afectar a la consecución de sus objetivos. En la fase de funcionamiento estarán expuestos al riesgo de colisión tanto con el cable de la telecabina como con el cableado existente en las estaciones de esquí de Astún y Candanchú. Señala la tendencia al alza si bien con indicios de que se está ralentizando esta tendencia. También se señala la ubicación del proyecto respecto al ámbito del urogallo, y se listan otras especies cuya zona de campeo es el ámbito del proyecto (buitre leonado, buitre negro, alimoche común, águila real, águila culebrera, milano real, colirrojo real o chova piquirroja). Alega que la implementación del proyecto podría provocar un efecto barrera y que las medidas correctoras de balizamiento no garantizan su eficacia al 100% sin que se aporten estudios previos de eficacia real en entornos similares. Considera que el impacto derivado de la ejecución del proyecto debería ser calificado como crítico, superior a un umbral aceptable sin recuperación posible incluso con la adopción de medidas protectoras y correctoras. Por este motivo no es posible autorizar la ejecución en dicha zona. Se alega sobre la afección a Espacios Naturales Protegidos y la Red Natura 2000 con objetos de conservación que podrían verse afectados con la puesta en marcha del proyecto y podría verse afectada la integridad de los mismos al verse afectadas parte de las especies que motivaron su designación. Que el proyecto no está relacionado con la gestión del espacio de la Red Natura 2000 y que la integridad del espacio se vería afectada negativamente con la ejecución y puesta en explotación del proyecto objeto de alegaciones. Por tanto, desde SEO/BirdLife se considera que no se ha proporcionado garantía alguna de que la integridad del espacio de la Red Natura 2000 en el que pretende ubicarse el proyecto no vaya a verse afectada por la ejecución del proyecto, ni puede afirmarse que el proyecto no afectará de forma apreciable ni significativa a los valores propios de estos espacios Red Natura 2000. Del mismo modo ocurre con la IBA que se verá afectada de manera directa por el proyecto.

Estas alegaciones se han tenido en consideración, ya que tanto el estudio de impacto ambiental como el condicionado ambiental incorporado en la declaración de impacto ambiental incluyen medidas preventivas, correctoras y complementarias específicas para la protección de la avifauna. Asimismo, se ha realizado una evaluación ambiental basada en el estudio de impacto ambiental que incluye un anexo de fauna y en el resultado del trámite de consultas analizando las



afecciones sobre la avifauna, y sobre la compatibilidad del proyecto con el Plan de Recuperación del quebrantahuesos y con la Red Natura 2000. Se incorpora un plan de vigilancia en el que se recoge el seguimiento de la afección sobre la avifauna amenazada y se prevé que establezca 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.

A su vez, en el condicionado incorporado en la declaración de impacto ambiental se recoge que si de los resultados del seguimiento ambiental de la instalación y de los datos que posea el Departamento de Medio Ambiente y Turismo 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 temporal de la actividad y en último término el desmantelamiento total de la instalación, todo ello bajo el seguimiento y control del órgano sustantivo que es el que ostenta dichas competencias.

Por último, durante el trámite de audiencia se reciben alegaciones de la Sociedad Aragonesa de Protección a los Animales y Plantas (SAPAP). En su escrito de alegaciones realiza unas manifestaciones relativas a la resolución conjunta de dos expedientes INAGA; indica la forma en que se han recogido en el documento base de resolución las alegaciones, aportaciones y escritos presentados; que la propuesta de resolución no está motivada; y sobre la respuesta del promotor a sus alegaciones.

Formula alegaciones relativas a la fórmula de convenio de colaboración para el desarrollo y financiación del proyecto, así como sobre la figura del promotor de este proyecto, sobre la viabilidad económica y la financiación con dinero público. Estas alegaciones no tienen carácter ambiental por lo que no procede pronunciamiento al respecto.

Se alega sobre la ubicación del proyecto en montes de utilidad pública y que debe ser objeto de un expediente de prevalencia. En el condicionado de la declaración de impacto ambiental se señala la obligación del promotor de que antes del inicio de las obras se deberá estar en posesión de los títulos habilitantes necesarios y suficientes para la ejecución de trabajos e instalación de los elementos del proyecto dentro de los terrenos públicos. 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, previamente se debe resolver el procedimiento de evaluación de impacto ambiental de manera favorable.

Se alega que de acuerdo al informe de la Dirección General de Gestión Forestal y de otros informes requieren que el proyecto sea modificado con una nueva



exposición al público, dado que son sustanciales y que se debe paralizar el expediente e iniciar una nueva tramitación. No se admite esta alegación. El promotor ha dado respuesta tanto a los informes recibidos como al requerimiento realizado desde el órgano ambiental. Que el informe final de la Confederación Hidrográfica del Ebro, así como otros resultan favorables y en ninguno se solicita la paralización o el inicio de nueva tramitación. Las modificaciones planteadas para dar cumplimiento a las prescripciones recogidas en los informes recibidos en el trámite de consultas no son sustanciales (no se incrementan significativamente los consumos de recursos naturales, los vertidos, las emisiones a la atmósfera, se afectan a nuevas áreas críticas, etc). Tampoco y como consecuencia de estas modificaciones se afectan a nuevos propietarios. Es por esto por lo que no procede el inicio de una nueva tramitación.

Se alega sobre que se están promoviendo otros proyectos en ese mismo ámbito y que por lo tanto deberían estar recogidas en el mismo proyecto y la misma tramitación, debiendo ser obligatorio un solo PIGA y una sola declaración de impacto ambiental. Este órgano ambiental no se pronuncia sobre las aprobaciones de Planes de Interés General de Aragón. Este órgano ambiental emitirá las resoluciones e informes que procedan para cada proyecto en cumplimiento de la legislación vigente.

Finalmente, alega y solicita cuestiones no previstas en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, o que no tienen relación con el documento base de resolución trasladado en audiencia o que no son del ámbito competencial del órgano ambiental.

Sin que conste como registrado ningún otro escrito en el trámite de audiencia se prosigue con la tramitación.

Vistos, el proyecto del Plan de Interés General de Aragón de unión de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún mediante transporte por cable, en los términos municipales de Aisa y Jaca, (Huesca), promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU, su estudio de impacto ambiental, el borrador de la modificación de planeamiento, documento ambiental estratégico simplificado, anexos e información complementaria, los informes y alegaciones recibidos en los trámites de información pública y consultas 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 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 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; 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; la Ley 5/2021, de 29 de junio, de Organización y Régimen Jurídico del Sector Público Autonómico de Aragón, y demás legislación concordante, se resuelve:

Primero.- Emitir el siguiente informe ambiental estratégico.

Vistos, el expediente administrativo incoado, 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, se considera que la modificación de planeamiento vigente en los términos municipales de Aísa y Jaca para el desarrollo del PIGA no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente y se resuelve:

No someter al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria la modificación de planeamiento vigente en los términos municipales de Aísa y Jaca para el desarrollo del proyecto del Plan de Interés General de Aragón de unión de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún mediante transporte por cable, en los términos municipales de Aísa y Jaca, (Huesca), promovido por la mercantil Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU, por los siguientes motivos.

- La reducida utilización de los recursos naturales y escasa magnitud de los efectos generados sobre los diversos factores del medio, siempre que se adopten las medidas preventivas y correctoras establecidas en la presente Resolución.
- La modificación del planeamiento prevista no implica una alteración sustancial de los usos y clasificación del suelo, y circunscribe el ámbito de aplicación a los suelos afectados por el trazado de la infraestructura por cable definida en el PIGA.
- Compatibilidad con los objetivos de conservación establecidos en el Plan de recuperación del quebrantahuesos.



Segundo.- Se deberán incorporar las siguientes medidas ambientales:

- Se deberá atender a las consideraciones recibidas por las administraciones en el proceso de consultas realizado.
- Los desarrollos proyectados deberán garantizar la disponibilidad de recursos, así como una adecuada gestión de las aguas residuales con sistemas de depuración suficientes para evitar vertidos contaminantes al medio receptor.
- El nuevo transporte por cable deberán incorporar medidas de eficiencia y eficacia frente al cambio climático. Se debería impulsar el ahorro y eficiencia en el uso del agua y de la energía, y la edificación, la generación de cubiertas con potencial de captación de energía, en materia de aislamientos, infraestructuras verdes, etc.
- Por la ocupación del dominio público forestal monte de utilidad pública H-184 “Espelungue, Rioseta, Candanchú y Tortiellas” y monte de utilidad pública H-268 “Puerto de Astún”, se deberá tener en consideración lo especificado 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.

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.

De acuerdo con lo señalado en el artículo 22.5 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, el informe ambiental estratégico e informe de impacto ambiental, se publicará en el “Boletín Oficial de Aragón”, sin perjuicio de su publicación en la Sede electrónica del órgano ambiental.

Asimismo, conforme a lo previsto en los artículos 22.6 y 37.6 de la mencionada Ley 11/2014, de 4 de diciembre, la presente Resolución perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el “Boletín Oficial de Aragón”, no se hubiera procedido a la autorización del proyecto en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación.

En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada del plan o programa y/o el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto de urbanización.



Tercero.- Formular la siguiente declaración de impacto ambiental:

A los solos efectos ambientales, la declaración de impacto ambiental del Proyecto de unión de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún mediante transporte por cable, en los términos municipales de Aísa y Jaca, (Huesca), promovido por la Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU, resulta favorable y condicionada al cumplimiento de las siguientes prescripciones:

Condicionado de carácter general.

1. El ámbito de aplicación de la presente declaración de impacto ambiental son las actuaciones descritas en el Proyecto de unión de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún mediante transporte por cable, en los términos municipales de Aísa y Jaca, (Huesca), promovido por la Sociedad de Promoción y Gestión del Turismo Aragonés, SLU, en su estudio de impacto ambiental y demás documentos anexos, en la documentación adicional presentada y en las modificaciones propuestas en el documento de respuesta del promotor en el periodo de información y participación pública.

Queda fuera del ámbito de esta declaración de impacto ambiental el análisis de la viabilidad económica y sus formas de financiación por no ser objeto de la evaluación de impacto ambiental.

2. En caso de ser necesaria la implantación de otras instalaciones no contempladas en la documentación presentada, éstas deberán tramitarse de acuerdo a lo dispuesto en la normativa de aplicación y en todo caso, se deberá informar al INAGA con el objetivo de determinar si tendrán efectos significativos sobre el medio ambiente. Asimismo, cualquier modificación del proyecto que pueda modificar las afecciones ambientales evaluadas en la presente declaración, se deberá presentar ante el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental para su informe, y si procede, ser objeto de una evaluación ambiental, según determina la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.
3. Serán de aplicación todas las medidas preventivas, correctoras y complementarias contempladas en este condicionado ambiental y las incluidas en la documentación presentada, siempre y cuando no sean contradictorias con las establecidas por el órgano ambiental. 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.

Las medidas complementarias planteadas en el estudio de impacto ambiental (marcaje GPS de ejemplares de quebrantahuesos; balizado de tendidos eléctricos existentes; mejora de apoyos con elementos anti-electrocución o el balizamiento de otras infraestructuras de las pistas de esquí) deberán ser coordinadas y validadas por el Servicio de Biodiversidad de la Dirección General de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente y Turismo. El promotor podrá conveniar estas medidas o bien con el Gobierno de Aragón o bien con asociaciones o fundaciones con acreditada solvencia para llevar a cabo esta acción.

Estas medidas podrán ser ampliadas con nuevas medidas en función de que se detecten impactos no previstos en el estudio de impacto ambiental a partir del desarrollo del plan de vigilancia ambiental, y siempre y cuando se estime viable su propuesta tras el correspondiente estudio.

4. El promotor comunicará, con un plazo mínimo de un mes de antelación al Servicio Provincial del Departamento de Medio Ambiente y Turismo de Huesca las fechas de inicio y fin previstas para las obras, con objeto de que se pueda designar, si procede, a 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.
5. Para la ejecución del proyecto, se deberán recabar todos los permisos y 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 deberá solicitar autorización de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón en todo lo referente al proyecto por su cruce de las carreteras N-330 a y b.

Asimismo, se deberá solicitar autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro para la realización de obras o trabajos en el dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre o de policía, en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa de aguas vigente.

El expediente de autorización del proyecto constructivo incluirá una declaración responsable del promotor en que indique que conoce y expresamente asume los riesgos naturales presentes en el ámbito del proyecto 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. Se deberá garantizar la seguridad de los trabajadores y usuarios frente a los riesgos identificados.

El promotor deberá elaborar un Plan de autoprotección como instrumento preventivo y de gestión de las posibles emergencias de la instalación, que vaya en coordinación con los de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú, 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.

6. Por afectar al dominio público forestal montes de utilidad pública H-184 “Espelungue, Rioseta, Candanchú y Tortiellas” y H-268 “Puerto de Astún”, antes del inicio de las obras se deberá estar en posesión de los títulos habilitantes necesarios y suficientes para la ejecución de trabajos e instalación de los elementos del proyecto dentro de los terrenos públicos afectados (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).
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, adoptando las medidas oportunas. Se dará cumplimiento a las resoluciones que se emitan desde la Dirección General de Patrimonio Cultural y la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca, incorporando al proyecto todas aquellas medidas que se indiquen.
8. Se informará antes del inicio de las obras a los trabajadores de las distintas empresas que puedan intervenir en la ejecución del proyecto sobre las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente Resolución, y su responsabilidad en cuanto al cumplimiento de las mismas.
9. Durante la fase de proyecto, construcción y en la posterior explotación, se deberán 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, procurando el estricto cumplimiento de las normas de seguridad establecidas para el desarrollo de los trabajos de construcción y de uso, así como de aquellas relativas a la maquinaria necesaria para los mismos. Durante los trabajos en los que se emplee maquinaria se consultará el boletín



de riesgo de incendio previsto para ese día. En caso de alerta de incendios (amarilla, naranja y roja) el director de obra determinará la pertinencia de la realización o no de aquellos trabajos que puedan originar un incendio forestal, indicará las medidas necesarias a seguir para su prevención, y se responsabilizará de cualquier accidente o incendio que se pueda provocar. No se realizará ningún trabajo cuando la alerta sea rojo plus.

10. En cuanto a los niveles de ruido y vibraciones generados tanto en la construcción como en funcionamiento, 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. En caso de incumplimiento se adoptarán inmediatamente medidas al respecto a fin de cumplir con tales niveles.
11. 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 se redactará un proyecto de desmantelamiento con su plan de restauración que tenga como objeto la restauración vegetal y la restitución paisajística, minimizando los impactos sobre el medio. Para el desmantelamiento de la instalación el promotor deberá someter este proyecto de desmantelamiento y plan de restauración a los trámites ambientales que proceda.

Condicionado de carácter ambiental.

1. Durante la ejecución de las obras, se adoptarán todas las medidas oportunas para minimizar daños sobre la vegetación natural, fauna, medio hídrico y el deterioro general del entorno. Para ello, antes de cualquier acción constructiva, deberá delimitarse y/o 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.
2. No se alterará la dinámica hidrológica de la zona asegurando la suficiente permeabilidad de la obra a las aguas, sin afectar de manera notable a las escorrentías superficiales y/ drenajes funcionales. 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, 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. Se incluirán en proyecto todas las condiciones indicadas por el organismo de cuenca entre las que se encuentra la instalación de marcos 3x2 m, el mantenimiento del cubrimiento evitando los posibles problemas que el acarreo de materiales puede generar y la revisión después de cada episodio de lluvias torrenciales en su entorno. En los terraplenes ubicados en la actual zona inundable se realizará una revegetación tapizante o arbustiva que proteja a los taludes frente a la erosión.

3. Con objeto de mejorar la compatibilidad del proyecto con la Red Natura 2000, ZEPA “Los Valles” ES0000137 se incorporarán en el proyecto medidas de mejora de la ganadería extensiva para el mantenimiento de los pastos en el alto valle del río Aragón. Para ello el promotor contactará con los ganaderos o con las asociaciones ganaderas que aprovechen esos pastos de altura y acordarán las medidas a adoptar y su financiación. Estas medidas podrán ser la instalación de cercados o mangas de gestión para cuidados veterinarios o partos, instalación de abrevaderos, reparación y mejora en cabañas de pastores (por ejemplo la cabaña de La Raqueta o el Cubillar de Lacuars), contratación de pastor en los meses de verano, asistencia veterinaria, mastines, etc.
4. 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 el 15 de noviembre al 15 de junio ambos meses incluidos, 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.

Previamente al inicio de las obras, tal y como indica el promotor en el estudio de impacto ambiental, se realizará una prospección faunística para detectar la posible nidificación de especies de fauna, prospectando específicamente aquellas especies presentes en el ámbito del proyecto incluidas en el Listado Aragonés de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y/o en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón.

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

2. En la apertura de zanjas se preverá disponer, cada 25 m, de maderas o cuerdas desde el borde hasta la base de esta, a fin de procurar vías de escape para la fauna que pudiera caer en ellas. Además, se tendrá la precaución de mantener los extremos libres de los tramos tapados para evitar la entrada de animales. En todo caso de forma previa al tapado de las zanjas se revisará el trazado para prevenir la afección a la fauna que hubiera podido quedar en ella.
3. Se priorizará que las actividades recreativas y turísticas vinculadas a este proyecto se realicen dentro de las pistas e instalaciones de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú y/o por senderos ya habilitados y consolidados existentes en el entorno, evitando así en gran medida la afección a zonas que en la actualidad están inalteradas. El promotor deberá divulgar entre los usuarios un compendio de buenas prácticas ambientales y de correcto comportamiento en el medio natural ya sea mediante página web, posters en el acceso a las estaciones de la telecabina, rotulación de las cabinas, panfletos a entregar junto al título de transporte, etc... Cualquier nueva actividad distinta a las que ya se vienen realizando en la actualidad y que se pueda asociar al proyecto de transporte por cable de unión de estaciones deberá contar con todos los permisos y autorizaciones, así como superar los trámites ambientales que procedan.
4. Todas las nuevas superficies generadas o que se hayan visto alteradas por el desarrollo de las obras deberán ser objeto de restauración, limpieza de restos y revegetadas. Se realizará el extendido de la tierra vegetal retirada en proyecto sobre estas superficies y se procederá a su revegetación mediante una siembra a voleo de gramíneas y leguminosas o mediante hidrosiembra o malla de coco si los taludes superan los 30°, con objeto de fijar los taludes, evitar su erosión y mejorar la integración paisajística de la nueva infraestructura de ocio. Para ello se utilizará la tierra vegetal previamente acopiada. La tierra vegetal que se retire por la ejecución de las obras se almacenará en lugar apartado dónde 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. Se exceptuarán de estas medidas de revegetación aquellos nuevos taludes en roca. Las especies por utilizar en labores de restauración vegetal deberán ser las propias de las series de vegetación del lugar y representativas de los hábitats afectados. De manera general, para favorecer la revegetación de las zonas afectadas por el proyecto se realizarán aquellas enmiendas edáficas necesarias y riegos. También se realizarán las reposiciones de marras que sean necesarias.
5. 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 en caminos de acceso, áreas desprovistas de vegetación natural y/o en el interior de la franja delimitada de afección de las obras.

6. 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.
7. 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. Todos los residuos que se puedan generar durante las obras, así como en fase de explotación, se deberán retirar y gestionar adecuadamente según su calificación y codificación, debiendo quedar el entorno libre de cualquier elemento artificial una vez finalizadas las obras.

## Seguimiento y vigilancia ambiental.

1. 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 toda la vida útil de la 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 para su integración paisajística, ruido y molestias a fauna y ciudadanos, integración paisajística, afecciones a la fauna catalogada como amenazada del entorno, y afecciones al medio relacionadas con las prácticas recreativas en el medio natural de los usuarios del nuevo sistema de transporte por cable.

2. 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 para la Naturaleza de la zona y al Servicio Provincial del Departamento de Medio Ambiente y Turismo 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 Medio Ambiente y Turismo 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.
3. 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 nuevo y definitivo Programa de vigilancia ambiental será remitido por el promotor al órgano sustantivo, a efectos de que pueda ejercer las competencias de inspección y control. 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 suscritos por el titulado especialista en medio ambiente 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). Durante la fase de construcción los informes del Plan de vigilancia ambiental serán mensuales con un informe final anual con conclusiones que resumirá todos los informes anteriores. Durante la fase de explotación, los informes de seguimiento serán trimestrales, junto con un informe anual con conclusiones. Dichos informes se remitirán al órgano sustantivo y al Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo que corresponda. En función de los resultados del seguimiento ambiental de la explotación y de los datos que posea el Departamento de Medio Ambiente y Turismo, el promotor queda obligado a adoptar cualquier medida adicional de protección ambiental, lo cual puede comportar restricciones temporales para la ejecución de las obras, modificaciones del proyecto, y/o suspensión de la actividad.

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, 1 de octubre de 2025.

El Director del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental,  
LUIS FERNANDO SIMAL DOMÍNGUEZ