



## III. Otras Disposiciones y Acuerdos

### DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y TURISMO

**RESOLUCIÓN de 5 de septiembre de 2025, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del Proyecto de acondicionamiento de acceso entre Plan y Chía, en los términos municipales de Chía, Villanova, Sahún, San Juan de Plan y Plan, promovido por la Diputación Provincial de Huesca - Obras Públicas y Patrimonio. (Número de Expediente: INAGA 500201/01A/2024/11360).**

La Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, establece que han de someterse a una evaluación ambiental ordinaria las actividades listadas en su anexo II cuando así lo decida el órgano ambiental (artículo 23.1.c).

Con fecha 21 de noviembre de 2016, el INAGA emite Resolución por la que se adopta la decisión de someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria el estudio informativo para la conexión de las carreteras A-138 y A-139 por Plan: Fase II (Plan-Chía (A-139)). Tramo: Plan-Chía (A-139). Clave EI-550-HU, en los términos municipales de Plan, San Juan de Plan, Chía, Sahún, Seira y Villanova (Huesca), promovido por la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras. (Expediente INAGA 01B/2016/03913. En dicha Resolución, se establece la amplitud y grado de detalle del estudio de impacto ambiental a redactar, sin perjuicio de los contenidos mínimos que en todo caso deberá contener conforme a lo establecido en el artículo 27 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.

Con fecha 11 de noviembre de 2024, el Servicio de Obras Públicas y Patrimonio de la Diputación Provincial de Huesca remite al INAGA el proyecto constructivo y estudio de impacto ambiental del Proyecto de acondicionamiento de acceso entre Plan y Chía, en los términos municipales de Plan, San Juan de Plan, Sahún, Villanova y Chía (Huesca) para que emita la autorización correspondiente sobre asuntos de su competencia que posibiliten la ejecución de dicha obra.

#### 1. Tramitación, consultas e información pública.

Con fecha 20 de diciembre de 2024 se publica en el “Boletín Oficial de Aragón”, número 246, anuncio del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por el que se somete al trámite de información y participación pública el proyecto y el estudio de impacto ambiental del proyecto de acondicionamiento de acceso entre Plan-Chía, en los términos municipales de Chía, Sahún, Villanova, San Juan de Plan y Plan (Huesca), promovido por la Diputación Provincial de Huesca. El trámite



de información pública se completa poniendo la documentación a disposición en la Oficina Delegada del Gobierno de Jaca, Oficina Delegada del Gobierno de Barbastro y Oficina Delegada del Gobierno de Fraga.

Conforme al artículo 29 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, simultáneamente al trámite de Información Pública se consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. Concretamente se consulta al Ayuntamiento de Chía, Ayuntamiento de Plan, Ayuntamiento de Villanova, Ayuntamiento de Sahún, Ayuntamiento de San Juan de Plan, Comarca La Ribagorza, Comarca de Sobrarbe, Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo de Huesca, Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca, Dirección General de Ordenación del Territorio, Dirección General de Urbanismo, Dirección General de Patrimonio Cultural, Dirección General de Movilidad e Infraestructuras (Carreteras), Confederación Hidrográfica del Ebro, Asociación Española para la Conservación y Estudios de Murciélagos (Secemu), Fundación Ecología y Desarrollo, Ecologistas en Acción -Huesca, Asociación Naturalista de Aragón - Ansar, Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos, Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).

Los Organismos que se pronuncian en los trámites de información pública y consultas son los siguientes:

- Dirección General de Patrimonio Cultural, informa que consultados los datos existentes en la Carta Paleontológica de Aragón y el ámbito de actuación del proyecto, actualmente no se tiene constancia de yacimientos paleontológicos que se pudieran ver directamente afectados, sin embargo en localidades próximas y asociados a unidades geológicas comparables con las que afloran en el marco de desarrollo del proyecto son conocidos yacimientos paleontológicos de diversa tipología, asociados principalmente a las unidades mesozoicas del Triásico y del Cretácico, así como a distintas unidades terciarias del Paleoceno y Eoceno de que afloran en el marco de desarrollo del proyecto, siendo un sector que aunque actualmente tiene escaso registro paleontológico presenta cierto potencial desde el punto de vista paleontológico. En lo relativo al patrimonio arqueológico, el estudio arqueológico previo recoge la existencia de varios yacimientos arqueológicos conocidos, que tienen consideración de Bien de Interés Cultural, como monumento megalítico, así como elementos vinculados a la “Bolsa de Bielsa”. Es por ello, que se considera necesaria, tal y como se recogió en las consultas relativas al estudio informativo en su momento (informe de 29 de julio de 2016), la realización de labores de prospección arqueológica y paleontológica dentro del estudio ambiental del mencionado proyecto con el objeto de valorar el potencial de la zona y las posibles afecciones al patrimonio previamente conocido y/o inédito fruto de las propias labores de prospección. Es por ello por lo que el condicionado ambiental deberá incorporar las Resoluciones emitidas por esta Dirección General a las



actuaciones de prospección llevadas a cabo, que establecerán la compatibilidad o no del proyecto con la conservación del patrimonio arqueológico y/o paleontológico, así como la aplicación de medidas correctoras que se consideren adecuadas en cada caso.

- Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca, informa una vez analizada la documentación facilitada, y conforme a la información disponible en esta Dirección General, se estima oportuno realizar las siguientes consideraciones. Parece deducirse que las actuaciones proyectadas se orientan a la mejora de las comunicaciones entre dos valles, alejándose la actuación de justificaciones relativas a servicios agrarios de vial -agrícolas y forestales-, por lo que la infraestructura proyectada tendría la consideración de carretera, tal y como establece el artículo 3 de la vigente Ley de Carreteras de Aragón. En todo caso, y habida cuenta que la evaluación de impacto ambiental del proyecto se integra necesariamente en el procedimiento de autorización sustantiva del mismo, debe determinarse en el estudio de impacto ambiental y en el propio proyecto, qué legislación sectorial y qué procedimiento le es de aplicación para su autorización o aprobación, así como que administración pública u órgano administrativo debe ejercer como órgano sustantivo. Sobre la afección de Espacios Naturales Protegidos detalla la compatibilidad del proyecto con el PORN del Parque Natural Posets-Maladeta y su área de influencia socioeconómica y con el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural Posets - Maladeta, indicando que “el vial objeto de las actuaciones se corresponde con una Zona de Uso General estando permitido el tráfico motorizado abierto; en cuanto a las actuaciones de mejora, éstas se ajustan a las condiciones constructivas y estéticas, habiéndose realizado el correspondiente estudio de alternativas; por su parte, el proyecto y el presente estudio de impacto ambiental, contemplan toda una serie de medidas preventivas y correctoras”. En cuanto a los espacios de la Red Natura 2000 identifica los principales valores objeto de gestión y conservación de los espacios protegidos afectados y analiza la compatibilidad de la actuación con los planes básicos de gestión y conservación de los espacios protegidos, indicando en todos ellos que entre las amenazas existentes para estos espacios destacan las actividades deportivas, turísticas y de ocio, ante el riesgo de que la mejora del acceso de la pista fomente más aún este uso. Para la mayoría de las especies objeto de conservación en los espacios se propone minimizar y evitar el impacto causado por actividades de ocio, recreativas y deportivas, sean o no competitivas. Por último, realiza una valoración de las afecciones a los valores naturales presentes en la zona (fauna y flora), destacando las principales especies que se van a ver afectadas por la actuación. Con todo ello plantea una serie de medidas correctoras que deberían ser de obligado cumplimiento para garantizar la no afección a todos los valores citados. En el tramo comprendido desde la Cabaña del Suel de la Baixada hasta el Refugio de Marradetas, que coincide aproximadamente con el área crítica del urogallo, la fase de obras se llevará a cabo entre el 31 de agosto y



el 15 de diciembre, tal y como se indica en el plan de protección para el urogallo; en el resto del recorrido las obras se podrán realizar durante todo el año. De forma previa al inicio de las obras se llevará a cabo una nueva prospección de flora en época favorable, para descartar la presencia de *Erigeron glabratus*, *Sphagnum sp* y *Agrimonia procera*, debiéndose proteger cualquier otra planta relevante que se haya localizado; si fuera necesaria una traslocación de algún pie, este se realizará bajo las indicaciones del Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Aragón. Las labores de restauración incorporarán en las zonas con vegetación silvestre el suelo original, que será guardado convenientemente para evitar perder el banco de semillas existente. Como medida preventiva se recogerá el agua de las cunetas en pequeñas balsas de decantación para evitar posibles vertidos de salmueras (producto de las labores de mantenimiento del firme) a los cauces del entorno. Si para el mantenimiento de la calzada no se vertiera sal en ningún momento, esta medida no sería necesaria. Como medida compensatoria se instalarán cajas nido para murciélagos forestales y para el mochuelo boreal y chico, en los hábitats cercanos. Igualmente se realizarán tareas forestales de manejo del hábitat con el fin de acondicionar zonas para el urogallo y se plantarán especies fruticasas como el arándano, para mejorar su alimentación. De los posibles aclareos realizados para favorecer el hábitat del urogallo no se retirarán los grandes troncos con el fin de favorecer la presencia de los insectos saproxilofagos; estos trabajos serán supervisados y deberán contar con la aprobación del Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Aragón. Como medida compensatoria se insta al promotor a que de forma conjunta con el Ayuntamiento de Plan y Seira se inicien los trámites para crear una figura de protección ambiental del tipo microreserva y/o vedado de caza en el área crítica del urogallo denominada Cazanía, evitando así molestias a las especies que allí residen, y compensando los posibles impactos de la carretera. El periodo de cierre de la carretera en invierno para su explotación se realizará, como mínimo, del 15 de diciembre al 15 de marzo. Se impedirá a través de cadenas o barreras el paso a personas no interesadas en los caminos que salgan de la carretera, al menos en el tramo de área crítica del urogallo; al mismo tiempo, en este tramo se ubicará cartelería indicando la prohibición de parada con el coche salvo por causas de extrema urgencia y se imposibilitará tal parada con medios físicos en el borde del asfalto; igualmente en este tramo se establecerá señalización de riesgo por atropello. Dado su carácter inicial de pista forestal, en ningún caso se limitará el empleo de la carretera para el transporte de madera procedente de trabajos forestales que se realicen en zonas adyacentes. La velocidad máxima de la carretera será de 50 km/h. Todas las medidas correctoras y compensatorias deberán contar con su correspondiente plan presupuestario desglosado (no mediante partidas alzadas) que se incluirán en el EslA. De forma previa al inicio de las obras se dará cumplida comunicación al APN de la zona, siendo sus indicaciones de obligado cumplimiento.



- Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, informa realizando una breve descripción de la actuación y un análisis de los efectos de la actuación sobre los elementos del sistema territorial. No son esperables especiales afecciones al sistema de asentamientos ni de vivienda debido 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. El promotor deberá ajustarse a lo dispuesto sobre la compatibilidad de la actuación, teniendo en cuenta la clase y categoría del suelo de los distintos instrumentos urbanísticos y de planeamiento de los municipios afectados con Plan General de Ordenación Urbana de Villanova, y Sahún, y, en todo caso, a lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón (TRLUA). Según los Mapas de Paisaje de Aragón homogeneizados para las comarcas de Sobrarbe y Ribagorza, las Unidades de Paisaje afectadas son: "3.7 -Ribera de Plan" con calidad 7 (1-10), fragilidad 3 (1-5) y aptitud homogeneizada baja; "4.1 -Cuenca de Barbarisa" con calidad 10, fragilidad 5 y aptitud homogeneizada muy baja; "AW.05 - Valles de Barbarisa y Llisat" con calidad 9, fragilidad 5 y aptitud homogeneizada muy baja; "AW.07 - Sesue, Eresue y Villanova" con calidad 6, fragilidad 5 y aptitud homogeneizada muy baja; "AW.09 - Chia" con calidad 6, fragilidad 5 y aptitud homogeneizada muy baja y "AW.10 - Castejón de Sos" con calidad 6, fragilidad 4 y aptitud homogeneizada baja. Las Unidades de Paisaje afectadas por el proyecto, tratándose de paisajes de montaña, resultan frágiles y presentan una aptitud baja o muy baja. No obstante, al tratarse de un mínimo ensanche del camino existente sin modificación de su rasante, no es previsible una modificación significativa del paisaje como consecuencia de la obra. En todo caso, el presente proyecto deberá asegurarse la conservación de los valores paisajísticos mediante la integración de todos los elementos del proyecto en el paisaje, tanto en las fases de diseño y ejecución de las obras como en la explotación y en la restauración del medio afectado, en consonancia con los objetivos 4.1. "Movilidad, accesibilidad y modos de transporte" y 4.7. "Planes de movilidad en áreas rurales" y el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad económica (objetivo 7), social (objetivo 8) y ambiental (objetivo 6) señalados en el objetivo 14.1 "Implantación sostenible de las infraestructuras" de la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón (EOTA). Facilitar la comunicación entre estas dos comarcas pirenaicas en latitudes más altas, al pie y a través de la cordillera, mejora la vertebración del territorio, encajando en los objetivos generales y específicos de la EOTA. No obstante, esta mejora presenta una serie de debilidades en fase de funcionamiento. No se desprende de la actuación el compromiso del promotor para el mantenimiento del firme y del conjunto de la nueva infraestructura y su implicación en su viabilidad invernal, o de la gestión de cierre (tanto por causas naturales como ambientales) y la apertura de la pista. El vial cuenta con titulares diferentes por lo que es improbable que pueda coordinarse una gestión conjunta del acceso y un mantenimiento adecuado. Las materias señaladas en el apartado



anterior, necesarias para dar la comunicación que se pretende, escapan de las competencias de los distintos Ayuntamientos, que se limitan a las necesidades de sus correspondientes términos, entendiendo este proyecto como intercomarcal.

- Confederación Hidrográfica del Ebro, informa realizando un breve resumen del proyecto y enmarca hidrográfica e hidrológicamente el ámbito de estudio. La red hidrográfica principal de la zona de estudio está formada por el río Cinqueta, que discurre junto a la población de Plan, en el inicio del trazado de la pista a acondicionar, y el río Ésera, que discurre por el Este, en el punto final de la misma, próximo a Castejón de Sos. En la cuenca del río Cinqueta, que engloba los cauces entre Plan y el Collado de Sahún, el barranco de Simierre es el cauce principal, cuyos afluentes de la margen izquierda (barrancos de Agua Buena, de La Fueva, de La Cruz y de los Espuzos, y Canal de San Mamés, así como alguno innominado) son atravesados por el trazado del vial objeto de las actuaciones. En la cuenca del río Ésera, el trazado atraviesa algunos torrentes de aguas intermitentes, pertenecientes a la cuenca del barranco Surri, siendo los principales el del Puerto, Bocona, y Mascallo. En cuanto a las masas de agua subterráneas, la totalidad de la zona de estudio se localiza sobre la masa de agua subterránea denominada Cotiella-Turbón (ES091MSBT037), salvo el trazado situado más al noreste que se sitúa sobre masa de agua subterránea denominada “Macizo axial pirenaico” (código ES091MSBT034).

Señala que la realización de obras o trabajos en el dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y de policía requerirá la previa autorización administrativa del Organismo de cuenca, y que el diseño de las obras de drenaje transversal y de los diferentes elementos de drenaje que proyectan en la mejora del acondicionamiento del vial objeto de estudio, se deberán ajustar a lo indicado en el artículo 126 ter del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y modificaciones posteriores, en el que se recogen los criterios de diseño y conservación para obras de protección, modificaciones en los cauces y obras de paso, entre otros supuestos.

Atendiendo a la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI) en la Demarcación Hidrográfica del Ebro, disponible dentro del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), en cumplimiento del artículo 7 del Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación, que traspone la Directiva 2007/60/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, puede observarse que el tramo del río Cinqueta que es atravesado por la actuación proyectada se clasifica con un Riesgo A1. Alto significativo. Además, mencionar que el tramo del río Ésera que discurre en la zona del punto final del vial se clasifica con un Riesgo A2. Alto importante. Consultados los mismos se comprueba que la actuación a realizar en el puente del río Cinqueta quedará en cierto grado afectado por la zona de flujo preferente y por la lámina





de inundación para periodo de retorno de 500 años. El punto final de la vía a acondicionar se encuentra fuera de la zona de afección de cauces públicos.

Finalmente concluye que, desde el punto de vista medioambiental y en relación a las potenciales afecciones al medio hídrico, analizada la documentación del proyecto, puesto que la pista a acondicionar realiza varios cruces con cauces, y conlleva obras de drenaje a realizar en varios cauces públicos, se considera que la materialización de la actuación proyectada está supeditada al otorgamiento de la preceptiva autorización de este Organismo en lo que se refiere a la protección del dominio público hidráulico y del régimen de las corrientes, y es su caso, se deberá dar cumplimiento al condicionado por el que se autorice la misma. En cualquier caso, se contemplan las medidas preventivas y correctoras minimizadoras de la significación de las mismas junto con el Plan de vigilancia ambiental, por lo que, en líneas generales, se considera adecuado el estudio de impacto ambiental, a salvo del cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras recogidas en el mismo y de que se lleven a cabo todas aquellas medidas necesarias tendentes a minimizar la significación de la posible afección de la actuación proyectada sobre el medio hídrico en la zona de actuación, garantizando asimismo que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona, mediante las obras de drenaje propuestas, permitiendo un flujo adecuado del agua incluso en caso de avenidas extraordinarias y asegurando en todo momento la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Se prestará especial atención a los ríos y barrancos presentes en el ámbito de estudio, minimizando cruces y paralelismos y garantizando la dinámica hidrológica y la conectividad faunística de los mismos mediante el diseño adecuado de las obras de drenaje transversal y su acondicionamiento para el paso de la fauna asociada a sus riberas, o, si fuera el caso, mediante el diseño de pasos de fauna específicos. Igualmente, se deberá minimizar la afección a la vegetación riparia durante la fase de construcción, considerando los periodos sensibles de las especies que la habitan en la planificación de los trabajos. Además, deberán extremarse las precauciones durante la fase de construcción de las obras a ejecutar y su emplazamiento, ante la presencia principalmente de los ríos Cinqueta y Esera y de sus barrancos tributarios que se verán afectados, procurando interferir lo menos posible en la circulación de los cauces y en la calidad de sus aguas. Asimismo, conforme a la documentación presentada, se deberá comprobar que las estructuras de drenaje propuestas tendrán capacidad suficiente para el desagüe de avenidas y que se ajusta a lo indicado en el artículo 126 ter del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y modificaciones posteriores, en el que se recogen los Criterios de diseño y conservación para obras de protección, modificaciones en los cauces y obras de paso estableciendo, entre otros supuestos. Se recuerda el Real Decreto 9/2008, de 11 de enero, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, introduce el concepto de zonas de flujo preferente, en las cuales el Organismo de cuenca sólo



podrá autorizar actividades no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dicha vía, y el Real Decreto 665/2023, de 18 de julio, en el que se identifican los usos y actividades vulnerables frente a las avenidas que no podrán ser autorizadas en la zona de flujo preferente (artículos 9 bis, 9 ter y 9 quater), así como las limitaciones en cuanto a usos en la zona inundable (artículo 14 bis) en función de la situación básica del suelo.

- Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos y Ecologistas en Acción - Aragón. Ambos recogen en sus respectivos escritos las mismas consideraciones. Se hace mención de las limitaciones propuestas en el estudio de impacto ambiental en relación con las molestias generadas al urogallo, ya que parte del trazado (entre km 24 y 33) discurre por área crítica de esta especie. En el estudio de impacto ambiental se propone una limitación de obras y se indica que, únicamente en las áreas cercanas a las poblaciones, es decir en las partes más bajas de la zona de estudio las obras podrán realizarse a lo largo del verano, además de las fechas de limitación propuestas. En los informes se propone incluir hasta la cota 1.500 metros. Donde en el estudio de impacto ambiental, propone que el vial permanezca cerrado en invierno durante la explotación, al menos 2 meses por el riesgo de aludes y la nieve sobre éste, se propone ampliarlo a 3 meses. Donde se indica que, en fase de explotación, para disminuir el riesgo de atropellos, se colocará una señalización para establecer una velocidad limitada y advirtiendo del riesgo de atropello, se propone incluir riesgo de atropello en general de fauna. Se propone, además, incluir el cierre con barreras de pistas u otros viales, que no sean objeto de la actuación. El estudio de impacto ambiental no expone regulación de la carretera una vez finalizada la obra, por lo que se propone que se valore el cierre invernal de la vía durante un mínimo de 3 meses, tal y como se realiza en muchas carreteras del Pirineo francés, tanto por cuestiones de mantenimiento invernal, seguridad y tranquilidad en el área crítica del urogallo. También se propone que se apruebe un plan de utilización de la pista asfaltada y de su mantenimiento. Como medida compensatoria se solicita que se declare la Reserva Natural de Cazanía de 1.400 ha (según mapa aportado), que engloba el AC del urogallo.

- Junta Gestora de Montes de Socios de Chía, informa recordando que el origen de la pista es de uso ganadero y de acceso a la parte más alta de la montaña para facilitar el aprovechamiento de pastos y otros recursos propios de la zona, si bien también sirve como recurso turístico, paisajístico y recreativo entre los dos valles. En todo el recorrido de este acceso la ganadería transita durante todo el año, incluso en invierno en su parte baja, por lo que debe adecuarse la velocidad de los vehículos (ya que un firme asfaltado invita a circular más rápido) a su condición de zona pastoral y ganadera. Se hace hincapié en la importancia de la actividad ganadera de cara al mantenimiento y conservación de la montaña, prevención de incendios forestales, así como para la fijación de población en el medio rural. Por





tanto, se solicita que la vía conserve su preferencia en el uso ganadero, tanto en lo que a la velocidad de circulación de los vehículos se refiere, como a mantener los pasos canadienses fijos (incluso contemplar la construcción de los que ahora son móviles), así como los puntos de tránsito del ganado arriba y debajo de las laderas de la montaña (que deben tenerse en cuenta a la hora de proyectar la longitud e instalación de las biondas). Por otro lado, se considera importante señalar y establecer un perímetro de protección de los círculos de piedra (o Cromlech) que se localizan entre las cuatro cruces y la zona del puerto de Sahún. Por último, que la cartelería tenga la terminología local de cada uno de los valles, como Cabo Pientes para Plan y Punta de la Casanía para Chía, o la indicación de Crus de Benás en lugar de Cruz de Chía, por poner dos ejemplos, y que se verifique la toponimia con la población local.

## 2. Ubicación y descripción del proyecto.

El objeto del proyecto es la conexión de las carreteras A-138 y A-139, mediante el acondicionamiento / mejora de una pista existente entre los núcleos de Plan (Comarca del Sobrarbe) y Chía (Comarca de La Ribagorza), en la provincia de Huesca, permitiendo así unir ambos valles, un hecho fundamental para la vertebración territorial de esta zona del Pirineo. El punto de coordenadas UTM 30N (ETRS 89) de inicio /final en el núcleo de Plan es 773.867 / 4.719.564 y el de inicio / final en el núcleo de Chía es 784.745 / 4.713.962.

Actualmente, la carretera A-138 (carretera autonómica que discurre por el valle de Sobrarbe entre la localidad de Aínsa y el túnel de Bielsa) y la carretera A-139 (carretera autonómica que discurre por el valle de Ribagorza entre las localidades de Castejón de Sos y Benasque), únicamente disponen de conexión a través de la carretera N-260 que conecta las localidades de Aínsa y Campo, lo que deja ver la falta de comunicación entre los valles por la zona más septentrional. La infraestructura proyectada permitirá conectar la cabecera de los principales valles de ambas comarcas, lo que tiene gran importancia desde el punto de vista territorial, porque además facilitará la comunicación entre los pequeños núcleos de población del valle de Gistaín con los del valle de Benasque, disminuyendo notablemente las distancias de recorrido. Además, la población de Benasque tendría un corredor hacia Francia y el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido.

Las localidades de Plan y Chía, en la actualidad, están conectadas mediante una pista de 25 km con una anchura que oscila entre los 4 - 4,5 m, que se encuentra con un firme de zahorras, estando hormigonados los tramos más comprometidos, no realizándose actuaciones sobre ellos. La solución adoptada consiste en el acondicionamiento de esta pista en una longitud de 24.702 m, para lo que se proyecta la ejecución de una plataforma ajustada a la rasante actual de la pista, de 5 m de anchura con sobreechanco en las curvas de radio reducido, obteniendo



de este modo dos carriles de 2,50 m sin arcén. Se dejará a su vez a cada lado una berma sin aglomerar de 30 cm de anchura en zahorras para la colocación de la señalización vertical y las barreras de seguridad (en total la plataforma tendrá un ancho de 5,60 m incluidas las bermas).

Se sitúa el punto kilométrico inicial del eje en el comienzo de la pista cruzado el río Cinqueta, a unos 1.082 m de altitud. Se ha ajustado el eje de la actuación al trazado actual de la pista, el cual describe un perfil ascendente en sus primeros 12.200 m hasta alcanzar el Puerto de Sahún, situado a 2.025 m; desde allí el perfil desciende hasta finalizar en Chía, a una cota de 1.251 m. La pendiente del trazado oscila en torno al 8-9%, siendo su punto máximo del 13%.

Gran parte del vial proyectado se apoya sobre la pista existente y no genera ocupación nueva de suelo. La superficie de cajeros corresponde a la superficie de calzada que se sale de los límites de la pista actual, en aquellos tramos en que debe “ensancharse” ésta, se correspondería con la superficie de nueva ocupación y asciende a 19.787,50 m<sup>2</sup>. La ejecución de la vía contempla la construcción de varios tramos de escollera (unos 400 m en total) tanto en desmonte como en terraplén, para la contención de las tierras, siendo estas en su mayor parte pequeñas escolleras de 1,0 m de altura, y no superando en ningún caso los 2,0 m; el volumen total es de 759 m<sup>3</sup>. Se han procurado muros de contención de escollera colocada u hormigonada, revistiéndolos con piedras de la zona o utilizándose técnicas de acabado en hormigón impreso, en caso de ser necesario el empleo de muros de hormigón. Además, se prevé la realización de plantaciones de arbolado en la base de los muros siempre y cuando se pueda, y/o la plantación de especies tapizantes como la gayuba (*Arctostaphylos uva-ursi*) en la parte superior de los muros. Se proyectan a lo largo del trazado un total de 86 obras de drenaje transversal para la evacuación de las aguas, entre obras existentes que se mantienen inalteradas, ampliaciones de obras existentes que se prolongan y nuevas obras de drenaje a ejecutar. El firme proyectado consiste en una capa de regularización de 10 cm de espesor medio de zahorra artificial sobre la plataforma actual de la pista. En las zonas de ensanche o donde no se ajusta el trazado se extenderá una capa de 40 cm de suelo seleccionado, seguido de 25 cm de zahorra artificial. La capa de rodadura consistirá en 6 cm de mezcla bituminosa en caliente del tipo AC16surfD, previa aplicación de un riego de imprimación sobre la zahorra. Todo el trazado del vial (a excepción de los tramos ya hormigonados) será asfaltado. El volumen total de zahorra acumulado es de 15.920,60 m<sup>3</sup>. Se proyecta para el drenaje longitudinal de la vía, la ejecución de 10.033 m de cuneta pisable revestida de hormigón, coincidiendo con aquellos tramos donde la velocidad del agua puede provocar erosiones en los márgenes de la calzada. En los tramos de pista en hormigón se mejorará el drenaje longitudinal mediante el revestimiento de la cuneta con hormigón. Finalmente, se dispondrá la señalización horizontal del



vial, mediante marcas viales de borde de calzada de 15 cm de anchura, y barreras de seguridad tipo bionda como elemento de protección. Se estima una longitud de bionda de 14.964 ml y 82 abatimientos. A modo de medida preventiva, se prevé el revestimiento en algunos tramos de la barrera de seguridad con madera en las áreas de mayor impacto visual.

Los elementos auxiliares, con el fin de reducir la ocupación de suelo y superficies, se ubicarán sobre el propio vial, en zonas próximas a las actuaciones, que se irán moviendo según las necesidades. Los préstamos procederán de canteras con autorización y de las tierras excavadas del propio trazado, evitando en la medida de lo posible los transportes de tierras y áridos. El proyecto contempla una serie de movimientos de tierra lo que generará los correspondientes excedentes de tierras, los cuales serán gestionados de forma adecuada, en base a la legislación vigente. Ahora bien, de forma temporal, se ocuparán una serie de superficies, próximas a las actuaciones que serán utilizadas como superficies auxiliares temporales para estos excedentes y otros aspectos. Cabe la posibilidad de que parte de las mismas, en caso de no poder ser reaprovechadas, queden en las superficies afectadas debiendo ser integradas en el entorno. Es por ello por lo que se ha considerado una zona como vertedero para estos excedentes que quedarán de forma permanente y deberá ser restaurado. Dado el volumen de excedente de tierras sobrantes esperado, que asciende a unos 21.000 m<sup>3</sup>, y la orografía de la zona, se ha propuesto un único vertedero en las inmediaciones del núcleo de Plan, junto al trazado del vial con una superficie de ocupación estimada de unas 3 ha, con un espesor medio de 0,70 m. Se trata de las parcelas 477, 501 y 502 del polígono 1, paraje "Fueva" que, según la información catastral cuentan con 64.884 m<sup>3</sup> de pastizal, de los cuales serán ocupados 32.541 m<sup>3</sup>. En esta superficie se procederá a retirar la capa de tierra vegetal y a su acopio en los límites de la misma; los acopios de tierra vegetal deberán de tener una altura inferior a 1,5 m y con una anchura de no más de 2 m, siendo adecuadamente mantenidos hasta su uso. En el caso de una permanencia superior a 9 meses se deberá proceder a la siembra y fertilización de los acopios de tierra vegetal para asegurar su aptitud como soporte edáfico de la posterior revegetación.

Una vez en fase de actividad, en los tramos de mayor riesgo forestal, deben efectuarse tratamientos selvícolas en la franja perimetral de la vía, creando así un área cortafuegos. Los tratamientos de ordenación consistirán en la extracción de combustible forestal, que debe ser selectiva, eliminando las especies más inflamables y respetando aquellas que, de manera natural, mantienen un mayor contenido hídrico durante la época seca. El tratamiento del matorral consistirá en el desbrozado de hasta el 70% de la superficie, dejando matas aisladas separadas unos 3 m entre sí. El tratamiento de las masas arboladas consistirá en un aclareo selectivo para lograr la discontinuidad de copas, con recubrimiento final igual o



inferior al 75% y densidad máxima de 150 pies adultos/ha. En los árboles que se conserven, se podarán las ramas bajas hasta un tercio de su altura, o bien hasta los 5 m. Todos los residuos de tala se eliminarán, bien sea quemándolos, enterrándolos o triturándolos.

Se ha realizado un estudio que estima que el tráfico previsto en el año de puesta en servicio es de 329 vehículos /día, con un crecimiento del 1,44% anual. El tráfico estimado de pesados para el año de puesta en servicio es de 22 vehículos /día. Se estima una duración de obras de 12 meses, pudiendo ampliarse en base a los condicionantes ambientales relativos a la protección de especies sensibles de fauna.

### 3. Alternativas estudiadas.

En 2016, cuando se tramita el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificado (Expediente INAGA 01B/2016/03913) ya se opta por la Alternativa 1, es decir, por la unión de las carreteras A-138 y A-139 a través del acondicionamiento/mejora de la pista ya existente entre ambos núcleos. Con la intención de retomar y dar solución definitiva a la conexión entre ambas carreteras, en 2021 se procede a actualizar el estudio de alternativas, optando finalmente por la misma Alternativa. Si bien, a diferencia del estudio de alternativas original, dicho acondicionamiento/mejora contempla actuaciones de mucha menor magnitud de las proyectadas originalmente, ya que requiere una menor superficie auxiliar, vertedero para excedentes de tierra y, además, afecta a menos trazado dado que no contempla actuaciones en el vial entre Chía y la carretera A-139. Por tanto, en el presente estudio de impacto ambiental dicha Alternativa 1 se ha dividido en dos. La Alternativa 1.1 que se corresponde con la Alternativa 1 original y la Alternativa 1.2 que se corresponde con la Alternativa 1 pero con actuaciones de menor envergadura.

Las principales consideraciones que se han tenido en cuenta son la existencia de accesos a la zona de actuación para evitar tener que abrir nuevos viales de acceso con la consiguiente afección, dado que se trata de una zona ambientalmente muy sensible; minimizar la ocupación superficial de los tramos naturales y los movimientos de tierra necesarios, así como la afección sobre vegetación, fauna y alteración del relieve, ya que se trata de una zona con una orografía montañosa con pendientes naturales del terreno muy elevadas.

Las 4 alternativas estudiadas (incluyendo la Alternativa cero y tres alternativas de ejecución), se corresponden en todo caso con trazados de pistas existentes, en peor o mejor estado de conservación y mantenimiento.



La Alternativa 0 corresponde con la no realización de ninguna actuación y, por tanto, la no alteración de ningún elemento del medio. En este caso, la conexión entre las carreteras A-138 y A-139, entre Plan y Chía, se continuaría realizando mediante el uso de la pista actual por los vehículos tal y como ocurre en la actualidad, empleando el trazado aprovechado por la Alternativa 1 propuesta. Si bien, esta alternativa no permitiría dar solución al problema de la falta de una conexión adecuada entre las comarcas del Sobrarbe y La Ribagorza a través de sus principales valles. A este respecto, el trazado actual de la pista mencionada presenta deficiencias varias relativas a su calidad, seguridad vial, viabilidad invernal y tiempo de recorrido y, por tanto, no supone una conexión adecuada y práctica entre ambas carreteras, comarcas y valles.

La Alternativa 0 queda descartada porque el trazado actual de la pista mencionada presenta deficiencias varias relativas a su calidad, seguridad vial, viabilidad invernal y tiempo de recorrido, por lo que no supone una conexión adecuada.

Las alternativas propuestas se apoyan en parte en los caminos y/o pistas forestales existentes como corredores principales, geometrizándolas para configurar un trazado mejor adaptado a un entorno propio de montaña; el resto de los tramos forman parte de carreteras existentes de la red provincial. Los diferentes tramos de pistas y viales existentes cuyo acondicionamiento dan lugar a las diferentes alternativas son los siguientes:

- Tramo 1. Se inicia en Plan en la A-2609 siguiendo la pista que enlaza Plan y Chía, finalizando en la intersección con el camino que hay hacia el sur en dirección a Barbaruéns, con una longitud de 7.216 m.
- Tramo 2. Se inicia en el mismo lugar en el que termina el Tramo 1, apoyándose en gran medida en la pista existente entre Plan y Chía, con una longitud de 14.574 m.
- Tramo 3. Se inicia en el punto donde finaliza el Tramo 2 siguiendo una dirección casi norte-sur y finalizando en la carretera A-139, con una longitud de 7.075 m.
- Tramo 4. Se inicia en el mismo lugar en el que termina el Tramo 1 y comienza el Tramo 2, apoyándose en gran medida en el camino existente que se dirige hacia el sur, una pista forestal más estrecha que la pista de Chía, con una longitud de 1.360 m.
- Tramo 5. Se inicia en el mismo lugar en el que termina el Tramo 4 y finaliza en el mismo punto donde finaliza el Tramo 2 e inicia el Tramo 3, apoyándose en camino existente en tierras que se dirige hacia Chía bordeando por el sur la sierra con el mismo nombre y tiene una longitud de 21.038 m.



- Tramo 6. Se inicia en el mismo lugar en el que termina el Tramo 4 y se inicia el Tramo 5, con una longitud de 18.610 m, necesitando en algún tramo el ensanche de esta y modificación del trazado para la mejora de los radios de giro de las curvas.

En base a estos tramos se ha establecido la Alternativa 1 (tramos 1, 2 y 3) con una longitud de 28.865 m, un Rmin de 12 m, pendiente máxima de 10,50% y cota máxima de 2.023 m. La Alternativa 2 (tramos 1, 4, 5 y 3) con una longitud de 36.689 m, Rmin de 12 m, pendiente máxima de 11,90% y cota máxima en 1.817 m y Alternativa 3 (tramos 1, 4 y 6) con una longitud de 27.186 m, Rmin de 12 m, pendiente máxima de 10,80% y cota máxima en 1.716 m. Finalmente se opta por la Alternativa 1.1 que supone una longitud de 24.702 m, ya que la superficie ocupada es la menor ( $49.787,50 \text{ m}^2$ ), suponen los menores movimientos de tierra ( $20.285,30 \text{ m}^3$ ), menos volumen de terraplenado ( $10.285,30 \text{ m}^3$ ) y de exceso de tierras ( $20.285,30 \text{ m}^3$ ), así como de explanación ( $15.920,60 \text{ m}^3$ ); supone, además, el paso de 18 cauces, la construcción de 400 m y el pavimentado de 24.702 m. Por último, supone la alternativa de menor afección ambiental.

#### 4. Análisis del estudio de impacto ambiental.

Se incluye en primer lugar un apartado relativo al análisis de los resultados de las consultas previas, en base a la necesidad establecida en la Resolución del 26 de noviembre de 2016 del INAGA, por la que se adopta la decisión de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

El inventario ambiental incluye referencias a la climatología, vegetación, fauna, geología y geomorfología, edafología, hidrología e hidrogeología, paisaje, medio socioeconómico (población, actividades económicas, usos del suelo, planeamiento urbanístico, patrimonio, arqueología y paleontología y figuras de protección ambiental. Respecto a la vegetación, se indica que la vegetación actual está compuesta principalmente por masas boscosas de coníferas, principalmente pinar de pino negro en las partes más altas y pinar de pino silvestre, a medida que se pierde altitud y de frondosas (abedulares, quejijares, hayedos...), y por prados y pastos de montaña donde domina la vegetación herbácea. La zona de estudio es un área de gran riqueza de flora, donde destacan especies catalogadas como *Androsace pyrenaica*, *Borderea chouardii*, *Buxbaumia viridis* o *Petrocoptis pseudoviscosa*; el trabajo de campo realizado ha permitido detectar la presencia de las especies *Ramonda myconi* y *Onosma tricerospemar*, que no están catalogadas ni incluidas en los Listados de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial a nivel nacional ni autonómico. La pista asfaltada atraviesa varios Hábitats de Interés Comunitario, estando entre los más afectados el 6230\* "Formaciones herbosas con *Nardus*, con numerosas especies, sobre sustratos silíceos de zonas



montañosas (y de zonas submontañosas de Europa continental" o 9430\* "Bosques montanos y subalpinos de *Pinus uncinata* (en sustratos yesosos o calcáreos", entre otros. Se concluye que un total de 15.105 m del trazado del vial atraviesan superficies con Hábitats de Interés Comunitario (5.855 m de ellos se corresponden con hábitats de carácter prioritario), si bien, en base a las prospecciones realizadas, no todas las superficies cartografiadas se corresponden con el hábitat indicado en la cartografía utilizada, siendo la afección real menor. Se ha realizado un inventario de fauna de la zona de estudio, destacando la presencia de especies catalogadas como quebrantahuesos, perdiz nival, milano real, alimoche o urogallo. Se conoce la presencia de puntos de nidificación cercanos de quebrantahuesos y urogallo. El área de estudio muestra en su conjunto una calidad paisajística Alta - Muy Alta y una fragilidad Media - Alta. Se han llevado a cabo las correspondientes prospecciones arqueológicas y paleontológicas de la zona de estudio, destacando la presencia de tres yacimientos megalíticos que quedan suficientemente alejados del vial, como para no verse afectado y tres yacimientos del Devónico, Cretácico y Eoceno. Las vías pecuarias potencialmente afectadas son "Vereda de Las Coronas", "Vereda de San Juan al Collado de Sahún", "Colada de Las Garrigas" y "Colada del Molinar" y los montes de utilidad pública "Los Pozos", "Selva Negra y Las Coronas" y "Clot y Elit". Por último, medio socioeconómico, usos del suelo y figuras de protección afectadas.

Se realiza una identificación y valoración de impactos en donde se estiman unos movimientos de tierras de 20.285,30 m<sup>3</sup>, que se darán a lo largo de la práctica totalidad del trazado de 24.702 m, tratándose de un impacto moderado. Sobre la ocupación del suelo se produce una afección de unos 20.000 m<sup>2</sup> por parte de zonas "nuevas" ocupadas por el vial y de unas 3 ha por parte de las superficies auxiliares, destacando el vertedero, considerándose el impacto como severo, ya que se trata en gran parte de vegetación natural, considerada como Hábitat de Interés Comunitario, aproximadamente en 15.205 ml. Las prospecciones de campo han permitido identificar las especies *Ramonda myconi* en el inicio del vial, en las inmediaciones de Plan sobre una pared rocosa en umbría y *Onosma tricerisperma*, entre los puntos kilométricos 14 y 16,5; si bien en el replanteo previo de las actuaciones se procurará evitar su afección. Respecto a la fauna se trata de zona ambientalmente sensible con la presencia de áreas críticas de quebrantahuesos y urogallo, destacando en este sentido la notable actividad actual en cuanto al tránsito del vial por lo que existe un impacto preexistente en este sentido. Las actuaciones proyectadas si supondrán un impacto sobre estas especies, principalmente en forma de molestias en periodos sensibles y por la alteración del hábitat en algunos tramos. La fase de obras conllevará una serie de actuaciones que tendrán como consecuencia un impacto paisajístico, además, se creará un vertedero con la consiguiente modificación de la morfología del terreno en esta zona. Del estudio paisajístico realizado se concluye que la visibilidad del vial objeto de la actuación, más allá de su entorno próximo es



media. Un tramo de unos 2.450 m se enmarca dentro de la Zona Periférica de Protección del Parque Natural Posets - Maladeta, correspondiéndose con una Zona de Uso General, estando permitido el tráfico motorizado abierto y las actuaciones se ajustan a las condiciones constructivas y estéticas, habiéndose realizado el correspondiente estudio de alternativas, y contemplando una serie de medidas, por lo que el proyecto se ajusta a su Plan Rector de Uso y Gestión. La fase de obras, debido a los trabajos de maquinaria, sí puede suponer una fuente de molestias para el quebrantahuesos y urogallo, debiendo evitar realizarlos en la época sensible de estas especies, además de que se produce una alteración del hábitat de la última de ellas. El estudio arqueológico realizado concluye que los yacimientos megalíticos denominados Bocona 1, Bocona 2 y cromlech del Collado de Sahún están protegidos como BIC genéricos, si bien se encuentran lo suficientemente alejados para no verse afectados por las obras. Aunque no se pueden concretar la ubicación de los yacimientos paleontológicos Campo II, San Juan y Campo, las actuaciones afectan a diferentes materiales principalmente del Cretácico. Las afecciones sobre las vías pecuarias vendrán dadas por su interrupción en momentos puntuales durante las obras, el pavimentado de los tramos coincidentes y su ocupación en caso de actuaciones de ensanchamiento. Se producen afecciones también a montes de utilidad pública.

Durante la fase de actividad, se producirán emisiones de CO<sub>2</sub> vinculadas al tráfico y se estima un consumo energético anual de 5.088 kW/h. Una vez ejecutada la mejora del vial, durante la fase de actividad, no se dará una pérdida de suelo dado que no se prevé la ocupación de ninguna otra superficie adicional; el vertedero, tras su restauración, recuperará su uso original. Debido al riesgo de incendios forestales, periódicamente se deberán realizar actuaciones de mantenimiento, en una estrecha franja de vegetación junto al vial, manteniendo ésta con una baja carga de combustible, lo que supone afecciones a la vegetación y Hábitats de Interés Comunitario existentes. Respecto a las especies de fauna, en la actualidad ya existe un impacto debido al tráfico del vial, si bien el tráfico se verá incrementado tras su mejora, lo que supone también un mayor riesgo de atropello. La zona auxiliar/vertedero será restaurada para su integración en el paisaje y los nuevos elementos de la pista son de volúmenes muy pequeños, por lo que el principal impacto paisajístico vendrá dado por el cambio en el cromatismo del vial al pavimentado / asfaltado. La puesta en marcha del vial dará solución a la falta de comunicación entre los valles de Chistau y Benás, con todos los beneficios socioeconómicos que eso conlleva para sus núcleos, municipios y comarcas, por lo que se trata de un impacto positivo. Por lo que al cambio climático se refiere, la actividad del vial supondrá un aumento de las emisiones a la atmósfera de partículas en suspensión y gases de escape.

Se proponen como medidas preventivas, correctoras y compensatorias la localización de las instalaciones auxiliares considerando una serie de criterios como



que se sitúen adyacentes al trazado o en la franja de ocupación una vez realizado el replanteo. No podrán instalarse en ningún caso dentro del área crítica del Plan de conservación del hábitat del urogallo. Los préstamos procederán de canteras con autorización y de las tierras excavadas del propio trazado, evitando en la medida de lo posible los transportes de tierras y áridos. Las nuevas infraestructuras se realizarán procurando modificar lo menos posible la morfología natural del terreno. En cuanto al desarrollo de las obras sobre barrancos que cruzan el caudal, se tenderán a reducir los efectos de degradación del cauce y de la calidad de las aguas, restringiendo la zona de actuación y evitando los períodos y momentos más sensibles. Para todos los cauces interceptados, en caso de llevar agua, se prevé la instalación de unas barreras de retención de sedimentos en el propio cauce, dado que se trata de caudales muy escasos. Se realizará una prospección botánica y de fauna de detalle a lo largo de todo el trazado. En el área crítica del plan de conservación del urogallo, no se podrá actuar entre el 15 de diciembre y el 31 de agosto; en caso del quebrantahuesos, la época de celo comienza en octubre o noviembre, prologándose la incubación y la cría hasta medidas de verano, por lo que las épocas más favorables para la realización de las obras serían a finales de verano y durante el otoño, hasta diciembre. Únicamente en las áreas cercanas a las poblaciones, las obras podrán realizarse a lo largo del verano además de las anteriores fechas y durante la fase de explotación, el vial permanecerá cerrado en invierno durante al menos 2 meses por el riesgo de aludes y la nieve sobre éste. Siempre y cuando sea posible, en las estructuras de contención se procurará utilizar muros de mampostería o muros de contención de escollera colocada u hormigonada, en lugar de muros de hormigón, cuidando el aspecto estético de su terminación, revistiéndolos con piedras de la zona o utilizándose técnicas de acabado en hormigón impreso, en caso de ser necesario el empleo de muros de hormigón. Se prevé la realización de plantaciones de arbolado en la base de los muros siempre y cuando se pueda, y/o la plantación de especies tapizantes como la gayuba en la parte superior de los muros, favoreciendo su desarrollo sobre la superficie del mismo, y ayudando así a su integración. Se realizará un revestimiento del vallado de seguridad con madera en las áreas de mayor impacto visual. Antes del inicio de obras se llevarán a cabo los correspondientes trámites respecto a las afecciones a vías pecuarias y montes de utilidad pública. Se incluye un plan de restauración vegetal incluyendo taludes en desmonte, zonas auxiliares y accesos temporales y ríos y arroyos afectados. Se realizará la traslocación de aquellas plantas halladas en la prospección botánica o durante la fase de obras minimizando la afección sobre las especies catalogadas o de interés. Se valorará la posibilidad de replantar las especies extraídas sobre el propio terreno a restaurar. No se prevén infraestructuras especiales para la fauna, como cerramientos de protección o pasos elevados o por debajo, dado que las dimensiones del vial permitirán el paso de las especies presentes en la zona.



Se incluye un Programa de vigilancia ambiental como un sistema que garantice el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas reflejadas en el punto anterior, así como instrumentar un plan que establezca controles que detecten desviaciones respecto a los resultados esperados para actuar en consecuencia. Entre los principales objetivos está la conservación de la biodiversidad y patrimonio cultural, la calidad del aire y agua, la ocupación del suelo y la calidad del paisaje, así como una adecuada gestión de los recursos. Tras la finalización de la obra, se realizará un seguimiento ambiental, a medio y largo plazo, con un mínimo de 3 años, desde el momento de recepción de la obra. La dirección de este programa será realizada por el Director Ambiental de la Obra (DAO), que dependerá del Director de la Obra. Se incluyen una serie de informes, tanto iniciales como ordinarios, extraordinarios o específicos.

Respecto a la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes, se consideran como riesgos altos los desprendimientos y aludes y medios los deslizamientos, inundaciones in situ, vientos fuertes e incendios forestales. Una vez ejecutado el proyecto de mejora del vial, se considera que su situación por lo que a los riesgos naturales se refiere, especialmente a los incendios forestales, es aceptabilidad condicionada debiendo llevarse a cabo una serie de medidas de mitigación para aminorar los riesgos al respecto. Se trata de una situación similar a la actual en la que el vial ya existe. A través del proyecto objeto de estudio pretende mejorar éste y, también, su situación, respecto a los riesgos mencionados en el presente proyecto.

Se realiza un análisis de las afecciones sobre espacios de la Red Natura 2000 y la compatibilidad con sus planes de gestión. Una pequeña parte del vial, unos 75 m, discurren dentro de la ZEC “Macizo de Cotiella” (ES2410013), afectando al hábitat 6210 colindante al vial objeto de las actuaciones, el cual no se enmarca entre las prioridades y objetivos de conservación del espacio. Se producirán molestias sobre algunas especies objeto de conservación, pero serán puntuales, por lo que los impactos sobre este espacio se consideran moderados. Unos 11.400 m del vial discurren dentro de la ZEC “Chistau” (ES2410053), así como la zona auxiliar/ vertedero propuesta. Se afecta a varios Hábitats de Interés Comunitario suponiendo una superficie de afección elevada, siendo alguno de ellos esenciales para el espacio. Por último, 9.890 m del vial se ubican dentro de la ZEC “Sierra de Chía - Congosto de Seira”, lo que implica que parte de las actuaciones relativas a los sobreanchos y cunetas revestidas se ejecutarán dentro de este espacio, siendo un impacto severo ya que se afecta a Hábitats de Interés Comunitario, alguno de ellos esenciales para el espacio. Prácticamente la totalidad del vial discurre por la ZEPA “Cotiella - Sierra Ferrera” (ES0000280) donde destaca la presencia de zonas relevantes y críticas del quebrantahuesos y urogallo, por lo que se producirán molestias severas en fase de obras, que serán puntuales y moderadas durante la actividad. Por tanto, se considera fundamental llevar a cabo todas las medidas





preventivas y correctoras relativas a suelo, vegetación y fauna propuestas en el estudio de impacto ambiental para hacer compatibles las actuaciones con los correspondientes planes de gestión de estos espacios.

Además, el estudio de impacto ambiental incluye anexos relativos a las afecciones sobre el paisaje y la visibilidad, a la compatibilidad del proyecto con las Directrices Sectoriales (EOTA y Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés), plan de restauración vegetal y prospecciones arqueológicas y paleontológicas realizadas.

## 5. Descripción del medio y catalogación del espacio.

La zona de actuación se localiza en el Pirineo Central, en la Sierra de Chía (con cumbre en el Pico de Chía, a 2.571 m), que forma parte del Macizo de Cotiella (2.912 m). Se trata de una zona de montaña que une los valles de Gistaín y Benasque, dentro de la unidad morfoestructural denominada Sector del Cotiella, que constituye un frente montañoso de rocas carbonatadas de dirección Este - Oeste, que limitan al Sur con los relieves más suaves de la Depresión Media, y al Norte con los macizos paleozoicos del Pirineo Axial. La hidrología superficial se encuentra asociada a los ríos Cinqueta y Ésera y la hidrogeología la representa la masa de agua subterránea Cotiella - Turbón (037).

La vegetación natural del entorno es la propia del piso montano más húmedo, así como de quejigal con pinares más secos o montano inferior. En la zona aparecen cartografiados los siguientes Hábitats de Interés Comunitario: 3240 "Ríos alpinos con vegetación leñosa en sus orillas de *Salix elaeagnos*", 4090 "Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga", 5110 "Formaciones estables xerotermófilas de *Buxus sempervirens* en pendientes rocosas", 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 (\*parajes con importantes orquídeas)", 6230\* "Formaciones herbosas con *Nardus*, con numerosas especies, sobre sustratos silíceos de zonas montañosas", 6510 "Prados pobres de siega de baja altitud", 6520 "Prados de siega de montaña", 8130 "Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos", 8210 "Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica", 9180\* "Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion*", 9240 "Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*" y 9430\* "Bosques montanos y subalpinos de *Pinus uncinata* en sustratos yesosos o calcáreos". El entorno del macizo de Cotiella es relevante por su riqueza y singularidad florística, con la presencia de especies incluidas en el Listado Aragonés de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (Decreto 129/2022, de 5 de septiembre, del Gobierno de Aragón) como



*Aquilegia viscosa*, *Borderea pyrenaica*, *Buxbaumia viridis* y *Silene borderei*. Además, otras especies como relevancia botánica: *Agrimonia procera*, *Erigeron glabratus*, *Euphrasia officinaleis*, *Ilex aquifolium*, *Leontopodium alpinum*, *Odonites pyrenaeus*, *Onosma tricerosperma*, *Scrophularia nodosa*, *Sphagnum* sspp. y *Veronica aragonensis*.

Entra la fauna, la zona es área de campeo de buitre (*Gyps fulvus*), con buitreras en la zona de inicio de la pista asfaltada, o del águila real (*Aquila chrysaetos*). Presencia de murciélagos como *Pipistrellus kuhlii*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Pipistrellus pygmaeus*, *Barbastella barbastellus*, *Hypsugo savii*, *Myotis nattereri*, *Nyctalus leisleri*, *Plecotus auritus*, *Plecotus austriacus* o *Plecotus macrobullaris*. Las especies presentes en distintas épocas del año en el entorno de la actuación son quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), catalogado en Aragón como “en peligro de extinción” y que nidifica en el entorno de la actuación, concretamente en torno a un kilómetro de la parte inicial de la traza, hacia Plan. Destaca también la presencia de un muladar cerca de Chía, orientado a reforzar la alimentación del quebrantahuesos. Presencia también de urogallo (*Tetrao urogallus*), catalogado “en peligro de extinción”. En el año 2024 se cuenta con 4 citas de mochuelo boreal (*Aegolius funereus*) y cuya zona de estudio supone una importante área de la especie. Presencia de mochuelo chico (*Glaucidium passerinum*), cuyo límite meridional es el Pirineo y que posee muy pocas citas en la vertiente española. Todo el ámbito de estudio se encuentra dentro de la IBA número 127 “Gistaín - Cotiella”. Entre reptiles destaca *Hierophis viridiflavus* y entre las especies de invertebrados, *Graellsia isabelae*, *Rosalia alpina* y *Lucanus cervus*.

Aspectos singulares:

- Una parte del vial se ubica dentro del ámbito del Decreto 148/2005, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural Posets-Maladeta y su área de influencia socioeconómica, dentro de Zona de Uso Común. Además, dentro del ámbito del Decreto 168/2014, de 21 de octubre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural Posets-Maladeta y del Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueban las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés.
- A excepción de los últimos 2.200 m, en la zona más próxima a la localidad de Chía, el vial a acondicionar se ubica dentro de la ZEPA ES0000280 “Cotiella - Sierra Ferrera” (Resolución de 12 de marzo de 2021, del Director General de Medio Natural y Gestión Forestal, por la que se dispone la publicación de determinados Planes del anexo II del 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 mismo tramo que se ubica dentro de la ZEPA afecta a la ZEC ES2410053 “Chistau” y ZEC ES2410056 “Sierra de Chía - Congosto de Seira” (Resoluciones de 8 y 26 de febrero, respectivamente, del Director General de Medio Natural y Gestión Forestal, por la que se dispone la publicación de determinados Planes del anexo II del 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 proyecto se ubica dentro del 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, afectando en su totalidad a área crítica de la especie. Además, la actuación está dentro del ámbito del Decreto 185/2018, de 23 de octubre, por el que se modifica parcialmente el Decreto 300/2015, de 4 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el urogallo y se aprueba su Plan de conservación del hábitat, afectando parte del trazado a área crítica de la especie. Los cantaderos o enclaves con presencia más cercanos son “La Cazanía” y “El Puzo” localizados en zonas próximas y en cotas topográficas superiores de la pista a acondicionar.
- El vial atraviesa las vías pecuarias “Colada de Mataire al Puerto de Plan”, “Vereda de las Coronas”, “Vereda de San Juan al Collado de Sahún”, “Colada del Molinar”, “Colada de las Garrigas” y los montes de utilidad pública número H-97 “Selva Negra y Las Coronas”, número H-112 “Clot y Elit” y número H-64 “Los Pozos”.
- La actuación queda ubicada dentro de zonas de tipo 4, caracterizadas por su baja peligrosidad y alta importancia de protección, de tipo 5, caracterizadas por su baja peligrosidad y media importancia de protección y de tipo 7, media-baja peligrosidad y baja importancia de protección, 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.

## 6. Efectos potenciales de la actuación.

El proyecto ahora evaluado consiste fundamentalmente en el cambio del pavimento de una pista existente con firme de tierra, así como realizar cunetas existentes de cemento y en tramos mejora del ancho en curva. Asimismo, supone una mejora o



minimización de las afecciones ambientales en sí mismo, en comparación con el proyecto inicial que motiva la Resolución de 21 de noviembre de 2016, por la que se adopta la decisión de someter dicho proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria (Expediente INAGA 01B/2016/03913). A diferencia del estudio de alternativas original, el presente acondicionamiento/mejora supone una reducción de longitud de la actuación, que pasa de 28.865 m a 24.702 m, dado que ya no se contemplan las actuaciones en el vial entre Chía y la carretera A-139. Se requiere además una menor anchura de plataforma, planteada inicialmente en 6,50 m con sobreeanchos en las curvas, y que ahora se considera de 5,60 m (incluyendo bermas).

De manera general, las afecciones que pueden causar un mayor impacto ambiental en fase de construcción se corresponden a los movimientos de tierras, excavación, ocupación y acondicionamiento de terrenos, desbroces de la vegetación en las superficies afectadas por las obras, instalación de un vertedero o por la modificación de la geomorfología y de la escorrentía superficial, favoreciendo los procesos erosivos. No obstante, el trazado coincidente con la pista forestal ya existente minimiza los movimientos de tierras que supondrían la construcción de un nuevo vial con importantes nivelaciones de tierras por la orografía de montaña del ámbito del proyecto. En fase de explotación, las principales afecciones vendrán dadas por un previsible aumento del tráfico rodado con la mejora del acceso, lo que se puede traducir en un incremento de las actividades deportivas, turísticas y de ocio en la zona, lo que supone unas mayores presiones, principalmente sobre los espacios de la Red Natura 2000 presentes.

Los impactos sobre la atmósfera estarán ocasionados tanto por las operaciones constructivas, debido a la emisión de polvo en suspensión sobre el entorno, las operaciones de excavación mediante medios mecánicos, carga y evacuación de tierras. Además, toda la actividad de maquinaria es fuente de emisiones y de contaminación acústica. En fase de explotación el impacto se considera alto, ya que aumentará el tráfico y su velocidad, produciéndose un aumento de gases de efecto invernadero y de residuos, si bien la intensidad de tráfico se puede considerar baja en general con momentos de media en época de mayor afluencia a los valles de Gistáin y Benasque. Durante el invierno la pista asfaltada permanecerá cerrada dado que no se prevé su vialidad invernal.

Si bien el proyecto en sí no comporta una alteración de la red hidrológica local, durante la fase de ejecución, se pueden producir alteraciones en la misma, que serán, en todo caso, locales. La afección no será significativa dado que no se afectan a cauces o drenajes de entidad y a que las cunetas proyectadas y obras de drenaje transversal vienen a coincidir, de manera general, con las ya existentes. También se incrementará el riesgo de contaminación de las aguas superficiales y subterráneas por derrames accidentales de aceites y/o lubricantes que pudiesen



ser vertidos que podrían afectar a las aguas superficiales o al nivel freático local. Según la documentación aportada, para todos los cauces interceptados, en caso de llevar agua, se prevé la instalación de unas barreras de retención de sedimentos en el propio cauce, dado que se trata de caudales muy escasos. Se deberán extremar las precauciones para que no se produzca ningún tipo de vertido ni de derrames en el entorno de las obras.

Las afecciones sobre el suelo y la geomorfología tendrán lugar en una superficie inferior a 5 ha, entre la nueva ocupación de la pista asfaltada y el vertedero, si bien este último después de las obras, será restaurado. No se consideran elevados movimientos de tierras, cuantificados en 20.285,30 m<sup>3</sup>, teniendo en cuenta que parte de la superficie de afección se ubica sobre el trazado de la pista forestal existente. No obstante, las elevadas pendientes existentes en el terreno obligan a la creación de taludes, escolleras y muros de hormigón, modificando la orografía natural del terreno. Únicamente se consideran necesarios sólo en 400 m de muros en los casi 25 km del trazado, por lo que no se considera una afección significativa. En el ámbito de afección del proyecto, se modificarán los usos del suelo de las superficies que pasarán de estar ocupados por vegetación natural a terrenos ocupados por el vial y vertedero. Las principales afecciones sobre la edafología se producirán por la compactación que sufrirá el suelo debido al trasiego de la maquinaria y operarios por la ejecución de las obras y al riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales de aceites y combustibles. El tránsito durante la ejecución de las obras será fundamentalmente por la propia pista a asfaltar de manera que será muy reducido el suelo afectado por la compactación causada el trasiego de maquinaria.

Sobre la vegetación natural, se trata del asfaltado y en según tramos ensanche de la pista forestal existente de 4-4,5 m hasta llegar a los 5,6 m propuestos (incluyendo bermas), lo que supone una superficie de nueva ocupación de 1,97 ha, según la documentación aportada. A esta superficie se debe añadir la franja propuesta para tratamientos selvícolas para minimizar el riesgo de incendios y la superficie ocupada por el vertedero de tierras, estimada en 3 ha. Se produce, por tanto, una afección a vegetación natural, dominada por quejigales y pinares, en todo el recorrido del acondicionamiento. Entre los Hábitats de Interés Comunitario afectados destaca el 4090 "Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga", 5110 "Formaciones estables xerotermófilas de *Buxus sempervirens* en pendientes rocosas", 6210\* "Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (parajes con importantes orquídeas)", 6230 "Formaciones herbosas con *Nardus*, con numerosas especies, sobre sustratos silíceos de zonas montañosas" o 9430\* "Bosques montanos y subalpinos de *Pinus uncinata* (en sustratos yesosos o calcáreos). Las obras previstas suponen una afección directa y la eliminación de forma permanente de todos ellos en una superficie de menos de 2 ha. No obstante, todas estas formaciones vegetales afectadas se encuentran bien representadas en





el entorno de la actuación, tanto por extensión como por estado de conservación, por lo que se considera que la superficie de afección para estos hábitats no resulta relevante en relación con la representatividad de estos en los alrededores, siendo este el motivo por el que no se valora el impacto como alto. En el estudio de impacto ambiental se incluye un plan de restauración de todas las zonas afectadas, incluyendo vertedero y plantaciones en las zonas donde se instalen muros de hormigón.

En el ámbito de estudio, según la información aportada por la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca, hay presencia de especies de flora como *Borderea pyrenaica* y *Scrophularia pyrenaica*, incluidas en el Listado Aragonés de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, así como presencia de otras especies con relevancia botánica como *Brassica repanda*, *Gentiana lutea*, *Ilex aquifolium*, *Narcissus assoanues*, *Onosma tricerosperra*, *Ramonda myconi*, *Sideritis hyssopifolia* y *Veronica aragonensis*. Se deberán limitar las afecciones concretas sobre estos taxones, para que no sean significativas, antes del replanteo de la obra, para lo que se deberá realizar un inventario de especies concreto y específico y en su caso, proceder a su señalización o traslocación, para evitar afecciones directas.

En lo relativo a las afecciones sobre la fauna, la ejecución y funcionamiento del proyecto alterará la calidad y estructura del hábitat forestal, con una pérdida de hábitat de las especies de fauna existentes, si bien como se ha mencionado anteriormente no se considera significativa en comparación con la disponibilidad de hábitat existente en el entorno y en que ya se parte de una situación preproyecto en la que hay una infraestructura existente y en funcionamiento. La superficie nueva de hábitat afectado es reducida, unas 2 ha en un tramo de 25 km. Entre la avifauna, las afecciones más significativas tendrán lugar sobre aquellas especies incluidas en las categorías más altas de protección como quebrantahuesos o urogallo, con puntos de nidificación próximos al entorno de actuación; así como otras como mochuelo boreal, con presencia en la zona según la información de la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca. El método de excavación mediante medios mecánicos es una fuente de emisión de gases y contaminación acústica que podría afectar a estas especies, así como a otras especies de quirópteros presentes. De la misma manera, la presencia de personal y maquinaria supone una rarefacción del medio que puede afectar a las especies faunísticas del área, desplazándolas temporal o definitivamente. Estas perturbaciones durante el período de nidificación pueden conllevar la pérdida de puestas o el abandono de los nidos. Las medidas propuestas de realización de las obras fuera de los períodos de nidificación, así como que en explotación, la pista asfaltada permanecerá cerrada durante los meses de invierno, evitarán afecciones directas sobre las puestas y nidificaciones de estas especies, si bien será necesario modificar esta última medida para que la pista asfaltada permanezca cerrada los tres meses de invierno,



en vez de los dos meses propuestos, de forma que se evite el tránsito de vehículos durante toda la época de nidificación de las especies presentes. La ocupación de terrenos, también supondrá una modificación de sus hábitos de campeo, una transformación de su hábitat y una pérdida, aunque reducida, de suelos aptos para recursos tróficos.

Durante la fase de funcionamiento, previsiblemente se producirá un aumento del número de vehículos en tránsito por la pista dadas las mejoras en la misma derivada de la ejecución del proyecto. Si bien, la pista permanecerá cerrada los meses de invierno al no contemplar la realización de tareas de vialidad invernal, coincidiendo con los períodos de cría de las especies más sensibles. Es previsible que se produzca un aumento de tráfico respecto al actual en verano, períodos festivos o fines de semana, dado que se facilita la comunicación entre dos valles pirenaicos con notable actividad turística. No obstante, se considera que el tráfico que se pueda registrar fuera de los periodos vacacionales o fines de semana será mínimo dado que el tráfico existente en los valles se registra fundamentalmente en las carreteras A-138 y A-139. A esto hay que añadir los meses de inaccesibilidad por presencia de nieve ya que la pista alcanza los 2000 m de altura, teniendo presencia de nieve desde noviembre hasta finales de abril. En todo caso, con el asfaltado de la pista se favorecerá la accesibilidad en toda la zona, produciéndose una rarefacción del medio con la introducción de molestias antrópicas, lo que puede provocar el desplazamiento de poblaciones de fauna hacia otras zonas de mayor sosiego, pérdidas de zonas de refugio, puestas... La incidencia de este impacto puede ser mayor en el caso de que se pueda ver ampliada la afección al horario nocturno por el posible uso de las nuevas cunetas para pernoctaciones en autocaravanas o furgones. Este impacto es particularmente crítico en el caso del tramo de carretera que atraviesa el área crítica del urogallo conocida como "Cazanía", por lo que será necesario establecer medidas específicas y concretas para no poder estacionar en estas zonas. Sólo con el cumplimiento de estas medidas, se podrá garantizar el cumplimiento de los objetivos de conservación del Plan de recuperación del urogallo.

En relación, al plan de recuperación del quebrantahuesos y la presencia de la especie en la zona, aun siendo relevante, su nidificación en zonas altas y escarpadas, así como la relativa distancia a la actividad humana, hace que no se prevean problemas en la explotación de la carretera, si bien durante las obras habrá que extremar las precauciones en períodos de nidificación. La pista asfaltada deberá permitir su uso ganadero para el aprovechamiento de los pastos de montaña como se está empleando esa infraestructura en la actualidad. Con estas consideraciones, la actuación se considera compatible con el plan de conservación de la especie.



Respecto al mochuelo boreal, al igual que con el urogallo, por compartir hábitat, la pavimentación de la asfaltada no debería suponer una nueva barrera o fragmentación del hábitat, aunque sí y posibles molestias a la especie, debiéndose garantizar la máxima protección en la época más vulnerable para la misma. Por otra parte, cualquier perturbación a estas especies durante la época invernal suele conllevar un gasto energético que hace muy difícil que otras especies invernantes o de quirópteros, puedan superar esta época del año, por lo que es conveniente minimizar las perturbaciones durante este período. Durante la fase de explotación la carretera permanecerá cerrada en invierno por el riesgo de aludes y la nieve sobre la carretera, es por esto por lo que no se considera que el funcionamiento del proyecto vaya a suponer una afección sobre estas especies en época invernal e inicio del ciclo de reproducción.

El proyecto afecta en todo su trazado, a excepción de los últimos 1.900 m, a la ZEPA ES0000280 “Cotiella - Sierra Ferrera”, con Plan Básico de Gestión y Conservación aprobado por Decreto 13/2021, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón. En dicho Plan Básico, se establecen como principales especies objeto de conservación, mochuelo boreal (*Aegolius funereus*), pico negro (*Dryocopus martius*) o urogallo (*Tetrao urogallus aquitanicus*) en hábitats vinculados a bosques eurosiberianos y otras como quebrantahuesos (*Gypaeus barbatus*), águila real (*Aquila chrysaetos*) o alimoche (*Neophron percnopterus*) en cortados y acantilados. En cuanto a las directrices de conservación y gestión se establece, entre otras, que, en la ampliación y construcción de nuevas vías de comunicación, se deberán minimizar los efectos sobre estos valores de conservación. Como presiones y amenazas de este espacio aparecen, entre otras, las actividades deportivas, turísticas y de ocio. Con la mejora del firme de la pista es previsible que se fomenten este tipo de actividades, por lo que se deberán implementar medidas preventivas que minimicen el impacto causado por estas. Con las consideraciones realizadas en el apartado de fauna, tanto en fase de ejecución como de explotación, la actuación se puede considerar compatible con la conservación de este espacio de la Red Natura 2000.

El proyecto, coincidiendo en ámbito con la ZEPA anterior, discurre por la ZEC ES2410053 “Chistau” y la ZEC ES2410056 “Sierra de Chía - Congosto de Seira”, ambos también con Planes Básicos de Gestión y Conservación aprobados por Decreto 13/2021, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón. En el Plan Básico de la ZEC ES2410053 “Chistau” destacan los hábitats de prados pirenaicos silíceos de *Festuca eskia* (6140), de prados alpinos y subalpinos calcáreos y prados secos seminaturales (6170) y de prados pobres de siega de baja altitud y prados de siega de montaña (6510). Además, otros como pendientes rocosas calcícolas de vegetación casmofítica (8210). En cuanto a los hábitats forestales destacan los bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion* (9180), los robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis* (9240), los



bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* (9340) y los bosques montanos y subalpinos de *Pinus uncinata* (9430). En el Plan Básico de la ZEC ES2410056 “Sierra de Chía - Congosto de Seira”, destacan los hábitats de prados pobres de siega de baja altitud y prados de siega de montaña (6510), de desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos (8130) y de pendientes rocosas calcícolas de vegetación casmofítica (8210). En cuanto a los hábitats forestales destacan los bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion* (9180) y los robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis* (9240). En ambos planes se establece como medida genérica reducir el impacto de carreteras e infraestructuras de transporte. Tal y como se ha considerado en la descripción del impacto sobre los Hábitats de Interés Comunitario, el acondicionamiento de la pista forestal afecta a hábitats objeto de conservación de estos espacios, si bien la pérdida de ellos no es significativa, ya que la superficie a afectar es reducida y son hábitats muy representados en el conjunto de estos espacios de la Red Natura 2000. No se superan los umbrales de porcentaje de superficie que indiquen que se pueda poner en riesgo la integridad de estos espacios de la Red Natura 2000. Entre las principales amenazas de estos espacios, al igual que en el caso de la ZEPA, destacan las actividades deportivas, turísticas y de ocio, por lo que igualmente se deberán proponer medidas preventivas y correctoras que minimicen el impacto causado por estas y así poder garantizar la compatibilidad de la actuación con la conservación de estos espacios.

Un tramo de 2,77 km de la pista discurre por Zona Periférica de Protección del Parque Natural Posets-Maladeta, conforme a lo establecido en el Decreto 148/2005, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón. En el artículo 51 se establece que “Fuera del Parque Natural se podrá autorizar, excepcionalmente, y previo informe favorable del Órgano ambiental competente, la apertura de caminos o el acondicionamiento de los ya existentes”, indicando asimismo que “Las labores de mantenimiento y mejora se podrán autorizar, previo informe favorable del Órgano ambiental competente. En las obras de mejora se emplearán técnicas que provoquen el mínimo impacto ambiental”. Además, en el artículo 56 se indica que “En el ámbito del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, las infraestructuras existentes deberán tender a su integración en el medio de manera que hagan mínimas sus afecciones. A estos efectos, el Plan Rector de Uso y Gestión elaborará un catálogo de las infraestructuras existentes, determinando las actuaciones a realizar en cada caso. El acondicionamiento y mejora de las infraestructuras existentes, y muy en particular de las carreteras, se llevará cabo empleando las técnicas más apropiadas para evitar impactos negativos”.

En el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural Posets - Maladeta, aprobado por Decreto 168/2014, de 21 de octubre, del Gobierno de Aragón, se establece, en su artículo 9, que “El tránsito abierto motorizado se podrá llevar a cabo en las pistas definidas como de uso general en el anexo I del presente



plan”, considerándose entre éstas la Pista de Plan a Chía. En el artículo 10, asimismo, se recogen todas las condiciones que deben cumplir los proyectos de infraestructuras: “b) El proyecto de construcción deberá detallar el conjunto de medidas previstas para proteger el entorno durante la ejecución de los trabajos, así como las actuaciones de restauración una vez terminadas las obras.” y “c) Se considera incompatible la ejecución de desmontes y terraplenes con pendientes superiores al 35%, salvo justificación detallada en el proyecto.” Con las medidas propuestas y dado que no se prevén desmontes y terraplenes con esas pendientes, la actuación se puede considerar compatible.

Además, el trazado propuesto consta como acceso principal entre los viarios existentes identificados en el anexo V del PRUG. Con esto, la Directriz específica 1.4 del Programa de actuaciones de uso público recogido en su anexo VI, contempla “Mantener el firme de las pistas del parque, priorizando las siguientes: pista de la Ribera de Chistau, en la pista Chía-Plan, pista de San Mamés y en los accesos a la Besurta. Acondicionar drenajes y establecer plataformas de cruce de vehículos en puntos estratégicos”. Asimismo, la Directriz 1.5 del mismo Programa, dirigida a establecer las regulaciones que se estimen necesarias para proteger los recursos naturales del Parque, al tiempo que se respetan los derechos y actividades tradicionales de los habitantes locales, contempla, en relación con la pista Plan-Chía por el Puerto de Sahún: “Estudiar la posibilidad de establecer una ruta escénica con peaje en verano lugares de aparcamiento sin ampliar” y “Mejorar el firme sin ensanchar”.

Por otro lado, en las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés, se establece, entre los objetivos contenidos, que se potenciarán las comunicaciones, mejorando y contemplando la red viaria estructurante del espacio pirenaico, estableciendo prioridades en la mejora de infraestructuras, garantizando la accesibilidad exterior y mejorando la conectividad interior, así como la mejora a los núcleos habitados y a los espacios protegidos. No obstante, será de consideración por parte del promotor, la normativa establecida en el artículo 31. Normativa sobre viales, donde se establece que “3. En cualquier obra de infraestructuras deberá minimizarse la dimensión de los movimientos de tierra, desmontes y terraplenes y, en general, los impactos generados sobre el medio natural, el patrimonio y el paisaje”.

Las principales afecciones sobre el paisaje tendrán lugar durante la fase de obras, por la presencia de maquinaria, desbroces, acopios, vertedero... Además, la presencia de bermas y bloques de escollera supone la introducción de líneas artificiales en el paisaje poco integradas. Las plantaciones previstas minimizarán considerablemente el impacto visual y paisajístico final. El estudio sobre la incidencia visual y paisajística del proyecto concluye que éste no va a suponer un impacto visual grave respecto a la situación actual, si se aplican las medidas





de integración paisajísticas propuestas, aspecto que deberá ser objeto de un seguimiento específico para asegurar la correcta integración paisajística de las nuevas infraestructuras y el programa de vigilancia deberá velar por la viabilidad de las plantaciones y asegurar la integración paisajística de los muros. El vertedero también supone una afección paisajística, mientras esté en uso, que será visible desde la propia pista y desde el núcleo de Plan. Se contempla su rehabilitación y revegetación para su integración paisajística.

La ejecución de las obras generará residuos y cabe la posibilidad de que se produzcan vertidos involuntarios que produzcan contaminación. El proyecto y el estudio de impacto ambiental incluyen un plan de gestión de residuos en donde se listan los residuos previstos para la fase de construcción, e incluye también una serie de medidas para la minimización de residuos, así como su gestión. También se contempla la impermeabilización de superficies para minimizar la afección por vertidos accidentales. Las medidas correctoras y preventivas que se incluyen en el proyecto y en su estudio de impacto ambiental, reducirán las afecciones ambientales señaladas.

El acondicionamiento del vial atraviesa las vías pecuarias “Colada de Mataire al Puerto de Plan”, “Vereda de las Coronas”, “Vereda de San Juan al Collado de Sahún”, “Colada del Molinar” y “Colada de las Garrigas”. Se trata de un cruce por lo que se deberán adoptar las medidas necesarias para preservar su integridad y funcionalidad, conforme a lo previsto en la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón. Se deberá asegurar el tránsito ganadero tanto por las vías pecuarias como por la propia pista ya que actualmente es la vía preferente para la subida de ganado a los pastos de altura en la Sierra de Chía.

En lo referente al dominio público forestal, el proyecto afecta a los montes de utilidad pública número H-97 “Selva Negra y Las Coronas”, número H-112 “Clot y Elit” y número H-64 “Los Pozos”. En función de quien ostente la titularidad del nuevo vial, así como sobre quien asuma la responsabilidad de conservación de las nuevas infraestructuras, se deberán obtener las autorizaciones que procedan en función de lo expresado en el Decreto Legislativo 1/2017, de 20 de junio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Montes de Aragón.

En cumplimiento con la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y a fin de determinar el cumplimiento de las previsiones de la Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, para la cual se han



analizado las afecciones al medio natural existentes por riesgo de accidentes o catástrofes así como la vulnerabilidad del proyecto.

Y considerando como criterio orientador la Resolución de 11 de marzo de 2019, del Director del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, 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 efectuado 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 graves durante su explotación y rehabilitación, que pueda considerarse un nuevo peligro grave, capaz de provocar efectos significativos en el medio ambiente. Por cuanto refiere a la vulnerabilidad el proyecto ante catástrofes naturales, no se aprecia en los resultados de dichos análisis riesgos altos o muy altos en lo referente a los riesgos por deslizamientos se consideran bajos-muy bajos y muy bajos por hundimientos. Los riesgos meteorológicos se consideran medios por descargas, rayos y tormentas y bajos por vientos. Los riesgos sísmicos en el Sistema Axial Pirenaico, se consideran muy altos. Por último, en las laderas orientadas al Norte de la Sierra de Chía existe riesgo de aludes que podrían llegar a alcanzar la pista a asfaltar. Sí hay riesgo de incendios forestales se sitúan en los tipo 4, caracterizadas por su baja peligrosidad y alta importancia de protección, de tipo 5, caracterizadas por su baja peligrosidad y media importancia de protección y de tipo 7, media-baja peligrosidad y baja importancia de protección, caracterizados por su alto peligro e importancia de protección, 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 incendio forestal. El proyecto contempla la realización de tratamientos selvícolas en las zonas forestales junto a la pista. Se considera oportuno que se refuerce la señalización del riesgo de incendios en la zona.

Con fecha 19 de mayo de 2025 se notifica el trámite de audiencia al promotor de acuerdo al 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 los Ayuntamientos de Plan, de Chía, de Sahún, de Villanova, de San Juan de Plan, a las Comarcas de Ribagorza y Sobrarbe y a los interesados personados en la tramitación del expediente.



Con fecha de registro de entrada INAGA de 7 de julio de 2025, prórroga mediante, tiene entrada escrito de parte del promotor en el que formula una serie de alegaciones. Se alega respecto a las limitaciones en el calendario de obras relativas al urogallo y quebrantahuesos. También se realiza alegación sobre la integración paisajística de las biondas solicitando que puedan ser pintadas de color marrón. Por último, el promotor alega sobre las medidas complementarias y su alcance.

Vistas que algunas de estas alegaciones están relacionadas con cuestiones planteadas en el informe de la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca, el órgano ambiental solicita informe relativo a las alegaciones del promotor a la citada Dirección General.

Con fecha de registro de entrada INAGA de 29 de agosto de 2025 se recibe el informe solicitado a la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca. Se propone una nueva redacción del condicionado en lo tocante al cronograma de obras limitadas por la afección potencial al urogallo recoja los siguientes periodos hábiles. Señala la conveniencia de realizar seguimientos destinados a la localización exacta de las parejas de quebrantahuesos más cercanas a las obras durante la temporada de duración de estas con el fin de poder valorar más ajustadamente si se requiere o no algún tipo de limitación. No pone objeción al pintado de las biondas. Y, por último, señala que debido al alto grado de especialización de los trabajos de tratamiento selvícola para la mejora del hábitat del urogallo considera que se debe buscar una fórmula de colaboración (convenio) para que, aunque la financiación de las actuaciones corriese a cargo de la entidad promotora de las obras, la ejecución final de dichas actuaciones pudiese contar con la dirección técnica y seguimiento por parte de técnicos del Servicio de Biodiversidad. Dicho convenio debería establecer la cuantía final dedicada a esta intervención, ajustando en consecuencia la superficie dedicada a la mejora de hábitat. La cifra estimada de 4.000 €/ha para las intervenciones de gestión del hábitat a la que se hace referencia en el escrito de alegaciones, tiene muchos condicionantes que pueden llevar a que dicha cantidad varíe ostensiblemente según las zonas seleccionadas (dificultad de acceso, destino de la madera, orografía, etc.), por lo que lo más adecuado es establecer la inversión prevista y a partir de esa cantidad definir las zonas donde resultarían más eficaces y rentables las intervenciones, de entre las que ya tiene preseleccionadas el Servicio de Biodiversidad de esta Dirección General.

No constan otras alegaciones. Vistas y tenidas en consideración las alegaciones presentadas, se aceptan parcialmente y se incorporan a la presente Resolución.

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.

Vistos, el estudio de impacto ambiental correspondiente al Proyecto de acondicionamiento de acceso entre Plan y Chía, en los términos municipales de Chía, Villanova, Sahún, San Juan de Plan y Plan (Huesca), promovido por la Diputación Provincial de Huesca (Obras Públicas y Patrimonio) y el expediente incoado al efecto; 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 Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas; 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; el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, modificado por los Decretos 26/2010, de 26 de febrero y Decreto 48/2016, de 3 de mayo, por el que se aprueban las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés; el Decreto 148/2005, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba definitivamente el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural Posets-Maladeta y su área de influencia socioeconómica; las Resoluciones de 8 y 26 de febrero y 12 de marzo de 2021, del Director General de Medio Natural y Gestión Forestal, por las que se disponen la publicación de determinados Planes del anexo II del Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, por la 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 el Plan de recuperación; el Decreto 185/2018, de 23 de octubre, por el que se modifica parcialmente el Decreto 300/2015, de 4 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el urogallo y se aprueba su Plan de conservación del hábitat; 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 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público; la Ley 5/2021, de 29 de junio, de Organización y Régimen Jurídico del Sector Público Autonómico de Aragón, y demás legislación concordante, se formula la siguiente:

Declaración de impacto ambiental.



A los solos efectos ambientales, la declaración de impacto ambiental del Proyecto de acondicionamiento de acceso entre Plan y Chía, en los términos municipales de Chía, Villanova, Sahún, San Juan de Plan y Plan (Huesca), promovido por la Diputación Provincial de Huesca (Obras Públicas y Patrimonio), resulta compatible y condicionada al cumplimiento de las siguientes prescripciones:

Condicionado de carácter general.

1. El ámbito de aplicación de la presente Declaración son las actuaciones descritas en el Proyecto de acondicionamiento de acceso entre Plan y Chía, en los términos municipales de Plan y Chía (Huesca), en su estudio de impacto ambiental y anexos y en la documentación adicional presentada.
2. Serán de aplicación todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en este condicionado ambiental y las incluidas en la documentación presentada, mientras no sean contradictorias con las primeras. Todas las medidas adicionales determinadas en el presente condicionado serán incorporadas al proyecto definitivo, y en su caso con su correspondiente partida presupuestaria. Asimismo, se deberá reservar una partida presupuestaria suficiente para corregir en los años posteriores a la ejecución cualquier impacto no deseado y/o reforzar las medidas preventivas y correctoras que a raíz de la ejecución del Programa de vigilancia ambiental se hayan comprobado como poco eficientes o eficaces.
3. Se comunicará, con un plazo mínimo de un mes al Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo de Huesca, la fecha de comienzo de ejecución del proyecto, para que pueda designar, si procede, personal cualificado para la supervisión de las actuaciones. En todo momento se seguirán las disposiciones que dicte su personal en el ejercicio de sus funciones. Asimismo, durante la ejecución del proyecto, la dirección de obra incorporará a un titulado superior como responsable de medio ambiente, para supervisar la adecuada aplicación de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el presente condicionado. Se comunicará antes del inicio de las obras el nombramiento del técnico responsable de medio ambiente al Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo de Huesca.
4. Con anterioridad a la ejecución del proyecto, se deberán recabar todos los permisos de los propietarios afectados y todas las autorizaciones legales exigibles, quedando la viabilidad técnica y ambiental del proyecto condicionada a la obtención de las mismas y al cumplimiento del condicionado que establezcan.

De forma previa al inicio de obras se deberá solicitar en el INAGA la concesión de interés público de Monte de Utilidad Pública según viene fijado en el texto refundido



de la Ley de Montes de Aragón, aprobado mediante Decreto Legislativo 1/2017, de 20 de junio, del Gobierno de Aragón.

De acuerdo al artículo 29 de la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón, en aquellos cruces de las pistas con las vías pecuarias “Colada de Mataire al Puerto de Plan”, “Vereda de las Coronas”, “Vereda de San Juan al Collado de Sahún”, “Colada del Molinar” y “Colada de las Garrigas”, no será necesario proceder a la modificación de trazado, pero la Administración actuante deberá asegurar los pasos necesarios al mismo o a distinto nivel que garanticen el tránsito ganadero y los demás usos en condiciones de seguridad y comodidad y sin riesgo para la circulación vial, debiendo prever la señalización adecuada.

Se deberán solicitar las correspondientes autorizaciones referentes a la competencia del organismo de cuenca, por cuantas actuaciones afecten al dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía. Corresponde al Organismo de Cuenca la valoración y autorización de actuaciones en zona de policía de cauces, teniéndose que estudiar en detalle, de forma previa al desarrollo de obras, el riesgo de inundación y el emplazamiento de infraestructuras en zona de flujo preferente para el río Cinqueta, en cumplimiento con el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y modificaciones posteriores.

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

5. Los resultados de las prospecciones arqueológicas y paleontológicas realizadas se podrán a disposición de la Dirección General de Patrimonio Cultural, debiéndose solicitar pronunciamiento explícito sobre la necesidad o no de realizar nuevos estudios y estando en todo caso a lo que esta Dirección General establezca al efecto de garantizar la adecuada preservación de tal patrimonio. Asimismo, si en la ejecución del proyecto se localizara algún resto arqueológico o paleontológico, de acuerdo al artículo 69 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, se deberá comunicar al Servicio de Prevención y Protección de Patrimonio Cultural quien arbitrará las medidas para la correcta documentación y tratamiento de los restos.

6. De forma previa al inicio de las obras, se informará a los trabajadores de las empresas que puedan intervenir en la ejecución del proyecto sobre las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en sus anexos y en la presente resolución, y su responsabilidad en cuanto al cumplimiento de las mismas.





7. Durante la ejecución de las obras, así como durante la fase de explotación, se deberá 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 ejecución y de mantenimiento, así como de aquellas relativas a la maquinaria necesaria para los mismos. Durante los trabajos de construcción 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.

Durante la fase de funcionamiento se realizarán los trabajos selvícolas indicados en el estudio de impacto ambiental en los meses de octubre a noviembre. Asimismo, al inicio de la pista, en ambos sentidos se señalizará el riesgo de incendios forestales con su señal reglamentaria.

8. Se adoptarán medidas específicas para prevenir las emisiones de polvo y su influencia sobre el entorno, especialmente para las operaciones de excavación y transporte de tierras junto con los trasiegos vinculados a la obra en condiciones climáticas desfavorables con velocidades de viento elevadas y/o baja humedad atmosférica. Se regarán los acopios y plataforma de la pista para evitar las emisiones de polvo. Asimismo, se realizará un seguimiento exhaustivo de la posible afección por la generación de polvo.

9. Los Ayuntamientos por cuyos términos municipales discurre la pista asfaltada objeto del proyecto de esta declaración de impacto ambiental, serán los responsables de la seguridad de la pista asfaltada, del mantenimiento de la misma y del cumplimiento del condicionado de esta declaración de impacto ambiental en lo que se refiere a la fase de funcionamiento (mantenimiento del firme, de los elementos de seguridad, señalización, y de la apertura y cierre de la pista en función de la época del año).

El cierre de la pista en invierno se realizará de manera obligada del 15 de diciembre al 15 de marzo, pudiéndose anticipar o retrasar en función de las condiciones de seguridad frente al riesgo de presencia de nieve/hielo en la vía o de aludes.

Condicionado de carácter ambiental.



10. Durante la ejecución de las obras, se adoptarán todas las medidas oportunas para minimizar daños a la vegetación natural, fauna, medio hídrico y el deterioro general del entorno, incluyendo de manera específica los Hábitat de Interés Comunitario objetivo de conservación de la ZEPA ES0000280 “Cotiella - Sierra Ferrera”, la ZEC ES2410053 “Chistau” y la ZEC ES2410056 “Sierra de Chía - Congosto de Seira”. Se prestará especial atención a la preservación de los hábitats de interés presentes, evitando su deterioro o fragmentación. 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), superficies auxiliares... en aquellas zonas en las que haya vegetación natural o cauces próximos, evitando afecciones adicionales por las propias obras, así como previniendo cualquier proceso de contaminación del entorno.

11. Todas las actuaciones que puedan comportar alteración sobre el medio hídrico se ejecutarán, siempre que sea posible, sobre cauce seco o en época de aguas bajas, y se adoptarán asimismo precauciones para minimizar la turbidez y evitar procesos de contaminación sobre aguas y cauce. Las estructuras de paso en los barrancos y pequeños cursos de agua continuos o estacionales deberán naturalizar el cauce, definirlo y dejar orillas secas que permitan el paso de fauna. Los cruces de la maquinaria sobre los barrancos se realizarán por la traza de la pista actual de forma que se minimicen los arrastres de sólidos sobre los cauces. No se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona asegurando la permeabilidad de la obra, sin afectar al régimen de las corrientes y sin que la actuación proyectada suponga un incremento de la inundabilidad de la zona. Se asegurará que no se generen nuevas superficies de erosión y que los nuevos drenajes de aguas definidos se dirigen correctamente a los barrancos existentes. En caso de identificar regueros o escorrentías superficiales no controladas, se corregirán inmediatamente, de forma que no lleguen a incidir en el terreno.

12. Previamente a las acciones definitivas de replanteo del proyecto, se realizará, en aquellas zonas en las que se vaya a excavar o a afectar a la vegetación natural, una prospección de flora catalogada y de interés, realizada por técnico competente y en la época adecuada. En base a este estudio se adoptarán las medidas necesarias para minimizar las afecciones a flora catalogada o especies vegetales de interés, proponiendo las medidas preventivas y correctoras, e incluso posibles traslocaciones, si se asegura la viabilidad de los taxones afectados, siempre bajo las indicaciones del Servicio Provincial del Departamento de Medio Ambiente y Turismo de Huesca.

13. Se establecen como de cumplimiento obligado los siguientes períodos para la ejecución de las obras. En los tramos comprendidos entre el punto kilométrico



6+300 a 8+000 y punto kilométrico 11+800 a 12+300 se fija un periodo de ejecución de las obras de entre el 1 de agosto y el 1 de diciembre; y en el tramo comprendido entre el punto kilométrico 8+000 a 11+800 se fija un periodo de ejecución de las obras de entre el 31 de agosto y el 1 de diciembre.

Se realizarán seguimientos destinados a la localización exacta de las parejas de quebrantahuesos más cercanas a las obras durante la temporada de duración de estas, con el fin de poder valorar más ajustadamente si se requiere o no algún tipo de limitación. Este seguimiento se realizará mediante trabajo de campo por técnico experto destinado a localizar la ubicación exacta de los nidos de quebrantahuesos durante la fase de incubación de las unidades reproductoras. Este trabajo de campo se llevará a cabo del 1 de diciembre al 31 de enero, emitiendo antes del 20 de febrero un informe que se remitirá al Servicio de Biodiversidad para que, en su caso, establezca zonas y periodos de exclusión para la ejecución de las obras.

14. En el tramo del trazado con solape con el área crítica del urogallo (comprendido entre los puntos de coordenadas UTM ETRS89 Huso 30T 776.956/4.717.958 y 778.599/4.718.425), se impedirá el paso a vehículos no autorizados a los caminos que salgan de la pista asfaltada empleando para ello cadenas o barreras. Al mismo tiempo en este tramo, se ubicará cartelería indicando la prohibición de parada con el coche salvo por causas de extrema urgencia.

En aquellas zonas en las que sea necesario porque en la actualidad existe la posibilidad de estacionar, se imposibilitará el estacionamiento con medios físicos (bloques de escollera o bolardos de madera con un espaciado entre ellos de 1,2 m) en el borde del asfalto. Igualmente, en este tramo se establecerá señalización de riesgo por atropello.

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

16. La velocidad máxima de circulación se deberá limitar a 50 km/hora. Asimismo, se instalarán señales reglamentarias que indiquen "Advertencias Acústicas Prohibidas". Las biondas o barreras de seguridad irán revestidas con madera en el tramo de pista asfaltada que queda por encima de los 1.600 msnm. Por debajo de esa cota de 1.600 msnm, el promotor podrá optar alternativamente o bien por el pintado de la bionda con un color marrón o bien por el revestimiento de madera



en continuidad con el tramo superior. En el mantenimiento de la pista asfaltada no se emplearán herbicidas. En el caso de que se prevea el uso de sal para el mantenimiento del firme, se recogerá el agua de las cunetas en pequeñas balsas de decantación para evitar posibles vertidos de salmueras a los cauces del entorno. La señalética se realizará de acuerdo a la toponimia local para lo que se consultará a los municipios por los que discurre el proyecto de pista asfaltada. Se indicará que por la pista transita ganado siendo su paso preferente, así como se señalizarán los distintos cruces con vías pecuarias.

17. Todas las nuevas superficies generadas deberán ser restauradas, limpiadas de restos y revegetadas. Se realizará el extendido de la tierra vegetal retirada en proyecto sobre los nuevos taludes de la pista y se procederá a su revegetación mediante una siembra a voleo de gramíneas y leguminosas o mediante hidrosiembra si los taludes superan los 30°, con objeto de fijar los taludes, evitar su erosión y mejorar la integración paisajística del proyecto. Para ello se utilizará la tierra vegetal previamente acopiada. Se exceptuarán de estas medidas de revegetación en aquellos taludes en roca. Las especies a utilizar en labores de restauración vegetal deberán ser las propias de las series de vegetación del lugar y representativas de los hábitats afectados. Se realizarán también tareas de restauración e integración paisajística en las parcelas afectadas por el vertedero.

Previamente a la afección de la superficie, se retirará y acopiará todo el perfil edáfico existente sin mezclar los horizontes edáficos, siendo adecuadamente mantenidos hasta su uso. La totalidad de la tierra vegetal acopiada deberá ser empleada en la rehabilitación de los terrenos afectados por el proyecto. Se asegurará una potencia de tierra vegetal suficiente para asegurar la viabilidad de las siembras de al menos 0,4 m. Además, se asegurarán unas adecuadas condiciones para la revegetación en lo que se refiere a espesor de tierra vegetal, su distribución, enmiendas edáficas, tratamiento y conservación de la tierra vegetal, etc.... Se incorporarán medidas para el seguimiento de los posibles efectos de la erosión hídrica sobre los taludes y superficies revegetadas. En caso de que se observase la generación de surcos o acarcamientos se corregirán las posibles causas que los generan y se rehabilitarán de nuevo las zonas afectadas.

La tierra vegetal se almacenará en lugar apartado dónde no exista riesgo de contaminación, en cordones de altura no superior a los 1,5 m y sin afectar a vegetación natural. En caso de preverse un almacenamiento por tiempo superior a seis meses, dichos cordones se sembrarán a fin de proveer una protección adicional a los mismos.

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.



18. 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.

19. Se tomarán las medidas oportunas para evitar vertidos de sustancias contaminantes en el entorno. Las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria deberán emplazarse sobre superficies previamente alteradas, carentes de vegetación natural y fuera de cauces. Si fuera necesario habilitar acopios temporales se realizarán en la medida de lo posible en el interior de la franja delimitada de afección de las obras. No se podrán realizar acopios de material o estacionar vehículos o maquinaria en la zona de obra en caso de paralizaciones temporales por períodos superiores a un mes, cuando puedan suponer por su ubicación o dimensiones, un impacto paisajístico relevante en el entorno.

20. Como medida complementaria y adicional, se instalarán 20 cajas nido para murciélagos forestales y para el mochuelo boreal y chico, en los hábitats cercanos. Igualmente se realizarán tareas forestales de manejo del hábitat con el fin de acondicionar zonas para el urogallo, plantándose especies fruticasas como el arándano (*Vaccinium myrtillus*) para mejorar su alimentación. De los posibles aclareos realizados para favorecer el hábitat del urogallo no se retirarán los grandes troncos con el fin de favorecer la presencia de los insectos saproxilófagos. Estos trabajos serán supervisados y deberán contar con la aprobación del Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Aragón.

Debido al alto grado de especialización de los trabajos de tratamiento selvícola para la mejora del hábitat del urogallo se acordará un convenio de colaboración entre el promotor y la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca para que, aunque la financiación de las actuaciones corra a cargo de la entidad promotora de las obras, la ejecución final de dichas actuaciones cuente con la dirección técnica y seguimiento por parte de técnicos del Servicio de Biodiversidad. En dicho convenio se establecerá la cuantía final que destina el promotor para esta actuación, ajustando en consecuencia la superficie dedicada a la mejora



de hábitat, y definiendo las zonas donde resultarían más eficaces y rentables las intervenciones, de entre las que ya tiene preseleccionadas el Servicio de Biodiversidad de esta Dirección General.

Asimismo, se insta al promotor, a los Ayuntamientos de Plan y Seira y a la Dirección General de Medio Natural, Caza y Pesca a que inicien los trámites para crear una figura de protección ambiental del tipo de microreserva y/o vedado de caza en el área crítica del urogallo denominada Cazanía, evitando así molestias a las especies que allí residen, y compensando los posibles impactos de la pista asfaltada.

## Programa de vigilancia ambiental

21. En caso de que el proyecto definitivo comporte cambios que supongan nuevas afecciones sobre la Red Natura 2000, deberá presentarse documentación ambiental ante el INAGA a efectos de valorar la necesidad de someter a nueva evaluación tales modificaciones o determinar el trámite que procede conforme a la legislación en materia de evaluación de impacto ambiental autonómica y/o estatal.

22. Se realizará el seguimiento y vigilancia 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 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.

El Programa de vigilancia ambiental incluirá tanto la fase de construcción como la fase de funcionamiento y fase de abandono. Se prolongará, al menos cuatro años desde la finalización de los trabajos constructivos, retomándose para la fase de abandono. El Plan de vigilancia ambiental incluirá con carácter general lo previsto en el estudio de impacto ambiental, así como los siguientes contenidos:

- Se hará especial hincapié en el seguimiento de la modificación de comportamientos o desplazamientos de la fauna existente en el ámbito del vial a acondicionar, especialmente la de urogallo. En función de los resultados del seguimiento ambiental de la instalación 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, incluyendo la extensión temporal y espacial de la vigilancia, a la ampliación del periodo de cierre de la pista o limitaciones temporales a la circulación general pudiéndose establecer permisos puntuales de circulación a propietarios u otros.





- Se comprobará específicamente la permeabilidad para la fauna, la siniestralidad de la fauna en el vial, el estado de las superficies restauradas y/o revegetadas, la aparición de procesos erosivos y drenaje de las aguas, la contaminación de los suelos y de las aguas, adecuado uso del estacionamiento, la gestión de los residuos y materiales de desecho, así como la aparición de cualquier impacto no previsto con anterioridad.
- En función de los resultados del Programa de vigilancia ambiental se establecerá la posibilidad de adoptar cualquier otra medida adicional de protección ambiental que se estime necesaria en función de las problemáticas ambientales que se pudieran detectar, de manera que se corrijan aquellos impactos detectados y que no hayan sido previstos o valorados adecuadamente en el estudio de impacto ambiental o en su evaluación.
- Durante la fase de construcción los informes del Programa de vigilancia ambiental serán mensuales con un informe final con conclusiones que resumirá todos los informes anteriores. Durante la fase de funcionamiento, en sus primeros cuatro años, los informes de seguimiento serán trimestrales junto con un informe anual con conclusiones.

El promotor deberá completar adecuadamente el Programa de vigilancia ambiental, recogiendo todas las determinaciones contenidas en la presente declaración de impacto ambiental, incluyendo sus fichas o listados de seguimiento. El Programa de vigilancia ambiental definitivo será remitido por el promotor al Servicio Provincial del Departamento de Medio Ambiente y Turismo de Huesca, a efectos de que pueda ejercer las competencias de inspección y control, facilitándose copia del mismo a los Ayuntamientos de Chía, Villanova, Sahún, San Juan de Plan y Plan.

En todo caso el promotor ejecutará todas las actuaciones previstas en el Programa de vigilancia ambiental de acuerdo a las especificaciones detalladas en el documento definitivo. De tal ejecución dará cuenta a través de los informes de seguimiento ambiental. Estos informes de seguimiento ambiental estarán realizados y firmados por el responsable de la vigilancia y se presentarán en formato digital (textos, fotografías y planos en archivos con formato .pdf que no superen los 20 mb, datos y resultados en formato exportable e información georreferenciable en formato shp, huso 30, datum ETRS89). Dichos informes se remitirán al Servicio Provincial del Departamento de Medio Ambiente y Turismo de Huesca, y a los Ayuntamientos de Chía, Villanova, Sahún, San Juan de Plan y Plan.

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 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".

Zaragoza, 5 de septiembre de 2025.

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