

DICTAMEN DEL CONSEJO DE PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA DE ARAGÓN SOBRE EL PROYECTO DE ENSANCHE, MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO EN LA HU-M-22107ª ENTRE LOS PK 0+00 Y 0+980, DE FANLO (HUESCA) Y SU ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	
Título	Proyecto de ensanche, mejora y acondicionamiento en la HU-M-22107A entre los PK 0+00 y 0+980, de Fanlo (Huesca).
Expediente INAGA nº	
Fecha de entrada	13/12/2019
Estado del informe	
Borrador	<input checked="" type="checkbox"/>
Fecha Comisión	27/01/2020
Definitivo	
Fecha Aprobación Pleno	31/01/2020
Tipología de documento: Evaluación de impacto ambiental de proyectos (Art. 23 de la Ley 11/2014)	<input checked="" type="checkbox"/>
Estudio de Impacto Ambiental	<input checked="" type="checkbox"/>
Plan sectorial	
Otros documentos	

ANTECEDENTES

Con fecha 13 de diciembre de 2019 a Diputación Provincial de Huesca remite a este Consejo, dentro del trámite de consultas al que se refiere el artículo 29 *Consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas*, de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, el Proyecto de ensanche, mejora y acondicionamiento en la HU-M-22107A entre los PK 0+00 y 0+980, de Fanlo (Huesca) y su Estudio de Impacto Ambiental para emitir informe y formula las alegaciones que este Consejo considere oportunas.

Por ello, la comisión de Urbanismo y Protección Ambiental del Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón, en sesión celebrada el 27 de enero de 2020, y conforme a lo previsto en el artículo 2.1 del texto refundido de la Ley de creación del Consejo de Protección de la Naturaleza aprobado por Decreto legislativo 2/2013, de 3 de diciembre, del Gobierno de Aragón y artículo 25 de su Reglamento de funcionamiento interno aprobado por Resolución, de 28 de noviembre, de la Dirección General de Conservación del Medio Natural, acordó emitir el siguiente dictamen.

RESUMEN DEL PROYECTO

El proyecto presentado se justifica por el problema existente de accesibilidad al sector de Añisclo en el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, donde, en momentos de máxima afluencia, los vehículos estacionan en las márgenes de la carretera de forma irregular, en sitios sin señalizar ni delimitar y generando problemas de circulación y potenciales problemas de evacuación en caso de accidente.

El proyecto corresponde a un tramo de vial de 950 m. de carretera de acceso al Sector Añisclo del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido. Es un tramo de carretera (entre el Molino de Aso y el desvío a Buisán y Viu), de titularidad del Ayuntamiento de Fanlo, promotor de esta actuación.

Es un tramo de vía sinuosa de una anchura media de 4 metros que discurre en dirección de Noroeste a Sureste.

La obra prevé una sección tipo de dos calzadas de 2,5 m. cada una, ampliándose la plataforma por la margen izquierda 0,25 m de anchura para barrera de seguridad y un arcén pavimentado de 1,5 m de anchura por la margen derecha y una cuneta adyacente de hormigón que funcionará como drenaje longitudinal.

Se plantean además dos plataformas (áreas 2 y 3) en la margen izquierda ampliando su sección transversal para aparcamientos de vehículos. Los taludes de dichas plataformas compensarían las tierras retiradas de otros sectores. Además, se construirá fuera del trazado un área 1 correspondiente a la zona de La Tella, que complementará el aparcamiento actual.

- Área La Tella 1: 385 m², de los que 200 m² son de zona verde y 185 a aparcamientos. La anchura variable va de 4,5 a 8,5 m.
- Área 2: Entre los puntos kilométricos 0+220 y 0+340. Superficie de 1.890. m², de los que 1.105 m² son para zona verde y 785 para aparcamientos. Anchura variable entre 10 y 20 m.
- Área 3: Entre los puntos kilométricos 0+590 y 0+640. Superficie de 496 m², de los que 263 m² se destinan a zona verde y 233 m² a aparcamientos. Anchura variable entre 6,5 y 14 m.

Respecto al movimiento de tierras, terraplenes y desmontes, la superficie de taludes de terraplén afectada es de 4.791 m², reutilizándose la tierra vegetal extraída para la restauración ambiental (1.437 m³). El volumen de desmonte es de 14.729 m³.

El objetivo de la obra es dotar de zonas de aparcamiento a este sector de Añisclo, cumpliendo las directrices del PRUG.

Se habilita la parte derecha de la carretera hasta la glorieta final como zona de aparcamiento en línea para 100 turismos. Al final del tramo se diseña una glorieta para cambio de sentido y una zona para efectuar la recogida y desembarque de pasajeros de los autobuses.

Además en el Área 1 (ampliación de La Tella) se podrán aparcar 7 vehículos; en el área 2: 15 turismos y 3 autobuses, y en el área 3: 9 turismos, con un 20% de plazas para personas con movilidad reducida.

El Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido (PRUG) marca un límite de visitantes de forma simultánea para el sector Añisclo de 650. Se establece una estimación de visitantes en función del número de plazas de aparcamiento (2,5 personas/vehículo) de 508 visitantes, incluyendo los autobuses.

Se afectaría al sendero que da acceso al molino de Aso y al aparcamiento de San Úrbez. El proyecto contempla la reposición de 60 metros del mismo.

Como dato relevante hay que destacar la pendiente de los taludes de los aparcamientos previstos en la margen izquierda que deberán quedar debidamente justificados y adecuadamente restaurados para evitar erosión y dar cumplimiento al apartado 9.2.6 del PRUG.

El Estudio de Impacto Ambiental es correcto en su planteamiento, completo y cumple con los requisitos establecidos en la normativa de impacto ambiental.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LAS AFECCIONES AMBIENTALES POTENCIALES MÁS DESTACABLES

Las principales afecciones ambientales se pueden resumir en:

- Las actuaciones previstas se ubican parcialmente (a partir del P.K. 0+340) en la Zona Periférica de Protección (ZPP) del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido (PNOMP). El artículo 3 de la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales da la siguiente definición para la Zona Periférica de Protección: *“es el espacio marítimo o terrestre exterior, continuo y colindante a un parque nacional, dotado de un régimen jurídico propio destinado a proyectar los valores del parque en su entorno y amortiguar los impactos ecológicos o paisajísticos procedentes del exterior sobre el interior del Parque Nacional”*.
- La actuación prevista se ubica en zona tampón de la Reserva de la Biosfera de Ordesa-Viñamala, cuya zona núcleo es el propio PNOMP. Las áreas tampón *“están destinadas a amortiguar los efectos de las acciones humanas sobre las zonas núcleo y a tener una función propia para mantener la diversidad cultural, biológica y antropológica o de conectividad en un contexto espacial, al conectar diversas zonas núcleo entre sí o con zonas de transición. Las directrices propuestas para la zona tampón están orientadas a la protección de los recursos naturales, el paisaje humanizado a media montaña, permitiendo los usos tradicionales y conservando sus elementos asociados, y la protección y configuración y calidad de los paisajes”*.
- Todo el proyecto se sitúa a menos de 40 m de los espacios Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES0000016 Ordesa-Monte Perdido y Zona de especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000016 Ordesa y Monte Perdido, cuyos límites coinciden con los límites del PNOMP, por lo que la distancia a éste es la misma.
- El proyecto se encuentra dentro del ámbito de aplicación del Decreto 45/2003, de 25 de febrero, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba su plan de recuperación, a unos 500 m del área crítica más cercana. Así mismo, se encuentra a unos 20 m del ámbito de aplicación del Decreto 234/2004, de 16 de noviembre, del Gobierno de Aragón por el que se establece un régimen de protección para el zapatito de dama (*Cypripedium calceolus*) y se aprueba su plan de recuperación.
- Se señala en el documento la existencia en la zona de 7 taxones vegetales catalogados, de los cuales se han detectado varios ejemplares de oreja de oso (*Ramonda myconi*) y de acebo (*Ilex aquifolium*), que se verían afectados directamente por las obras, planteando adecuadamente traslocaciones de los ejemplares de ambas especies como medida correctora. El EIA incorpora información detallada



de fauna (especialmente especies como alimoche, águila real, buitre leonado o quebrantahuesos) y flora, incluyendo Hábitats de Interés Comunitario, superficies afectadas por Hábitat, por formación vegetal, etc.

- Destacar la cercanía de la cueva de Los Moros con boca de entrada a 130 m de la carretera, con presencia de cuatro especies de murciélagos catalogados y sensibles a las alteraciones en época de invernada sobre todo. Esta cuestión se analiza en el Impacto 15 (pág. 197) y en el número 23 (pág. 205), reconociendo potenciales molestias en época de invernada y ajustando el periodo de obras para que no se realicen entre el 1 de diciembre y el 15 de agosto, no afectando así tanto a los murciélagos como a la avifauna nidificante en la zona. Señalar que el periodo de invernada de los murciélagos puede empezar a mediados de octubre. En función de la duración prevista de las obras, parece más oportuno acotar los plazos entre el 15 de octubre y el 31 de julio. Además de esta manera se interferiría menos en el uso público del espacio durante el mes de agosto.
- El Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del PNOMP y su ZPP, aprobado por Decreto 49/2015, de 8 de abril, del Gobierno de Aragón establece lo siguiente para la construcción y mantenimiento de infraestructuras e instalaciones (apartado 9.2.6):

“Con independencia de la aplicación de la legislación sectorial pertinente en cada caso, los proyectos de infraestructuras deberán ajustarse a las siguientes condiciones de carácter genérico:

iv) Se considera incompatible la ejecución de desmontes y terraplenes con pendientes superiores al 35%, salvo justificación detallada en el proyecto de construcción, e incorporación de medidas específicas de control de la erosión”.

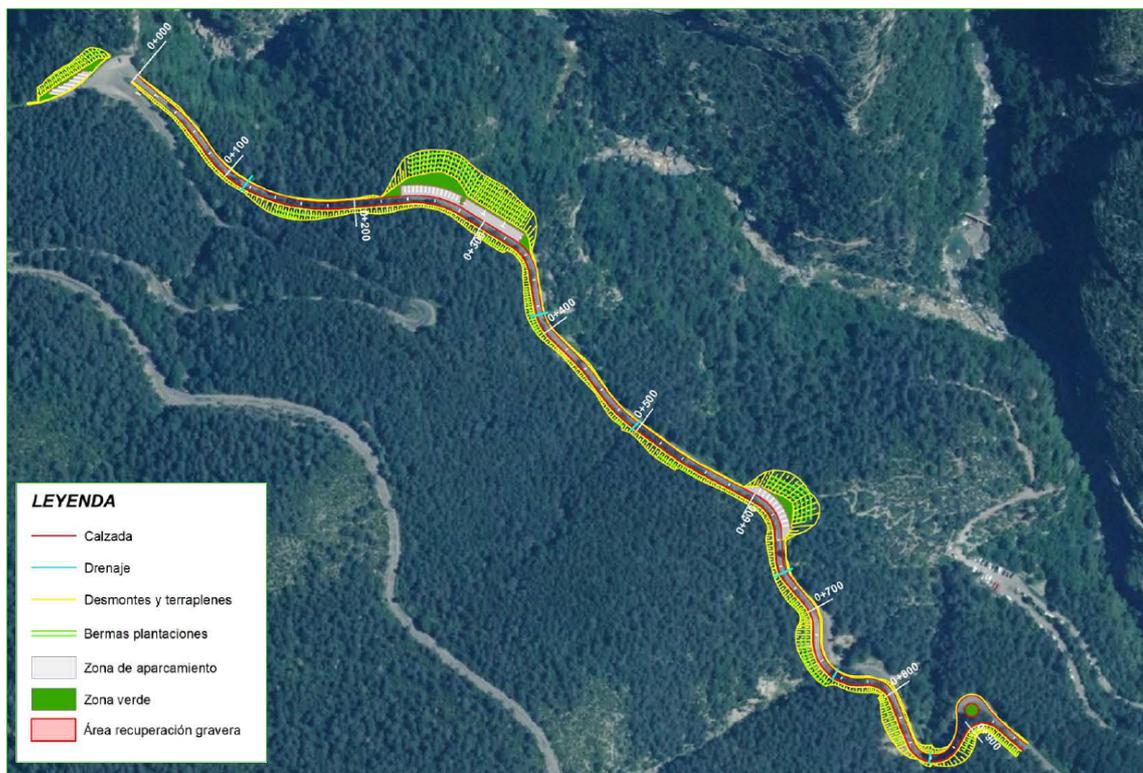
- La zona en concreto está clasificada como Zona de Uso General en el PRUG, como zona donde se ubican los equipamientos generales y las infraestructuras.
- Señalar que el PRUG, dentro de su punto 10 “Programas de actuaciones”, incluye, apartado 10.5, el Programa 5: “Programa de actuaciones para desarrollar el sistema de uso público y la ordenación de las visitas de manera compatible con la conservación del Parque”. Su Directriz General 1 se orienta a: “Ofrecer equipamientos y servicios de uso público de calidad al visitante, procurando la accesibilidad universal”. Por su parte, la Directriz Específica 2 se refiere a: “Mejorar la infraestructura y equipamientos de uso público” (apartado 10.5.1.2), incluyendo las siguientes acciones:
 - “1. Continuar con las medidas encaminadas a favorecer el acceso al Parque Nacional en **transporte público**, reduciendo así las necesidades de aparcamiento”.
 - “9. Adecuar el tramo de la pista forestal asfaltada en el MUP nº 66 entre la Ereta de Biés y La Tella para crear plazas de aparcamiento y adecuar senderos de acceso a la Ereta de Bies”.



CARTOGRAFÍA DEL PROYECTO E IMÁGENES



Ortoimagen del área de estudio con la alternativa 2 elegida del proyecto. Fuente: Anexo II del EIA.



Ortoimagen del área de estudio con las obras proyectadas de la alternativa 2. Fuente: Anexo XII del EIA.

CONSIDERACIONES GENERALES

1º Este Consejo considera que el presente proyecto abre un **debate sobre el modelo de accesibilidad** deseable para el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, que sobrepasa la actuación concreta prevista en el presente proyecto.

El Consejo considera que la solución de accesibilidad y organización del uso público en el espacio protegido deberá englobar a todos los municipios del ámbito del Parque Nacional, debiéndose prever un servicio público que tenga en cuenta la entrada por el sector de Escalona y desde el sector Oeste de Fanlo.

En este sentido el Consejo aboga por utilizar transporte colectivo y organizado, cuya validez ya se ha visto demostrada en el caso del valle de Ordesa. Esta alternativa desvía a la población hacia los núcleos habitados de recogida y contribuye a que la actividad socioeconómica de estos núcleos de población se vea mejorada gracias al volumen de turismo que atrae el Parque Nacional. Además, esta apuesta por el transporte colectivo, en los periodos de máxima frecuentación, es el que recoge el propio PRUG del PN, en su punto 10 "Programas de actuaciones". En este sentido, la Dirección del Parque Nacional, órgano competente la ordenación y gestión del uso público del espacio, debe establecer y poner en marcha la modalidad de acceso al Parque Nacional que estime más conveniente.

Este Consejo considera que, para poner solución al problema de la accesibilidad del sector Añisclo, se debe potenciar la coordinación institucional, tanto en la planificación del desarrollo socio-económico de la zona vinculado a la accesibilidad al espacio, y teniendo en cuenta la titularidad de la carretera objeto de actuación y el resto de accesos al PN.

Además, este Consejo considera necesario crear una **comisión de trabajo específica**, bien en el seno del Patronato (órgano consultivo donde están representadas todas las partes implicadas), bien en una comisión inter-institucional (que respete el ámbito competencial del patronato), en el que se trate este particular y se acuerde una solución de accesibilidad para este sector del PN.

2º La acción 9 de la Directriz Específica 2 ("*Mejorar la infraestructura y equipamientos de uso público*", apartado 10.5.1.2), se refiere a: "*9. Adecuar el tramo de la pista forestal asfaltada en el MUP nº 66 entre la Ereta de Biés y La Tella para crear plazas de aparcamiento y adecuar senderos de acceso a la Ereta de Bies*". El documento debe justificar por qué no se explora, entre las alternativas al proyecto, el desarrollo del contenido de esta acción que está incluida en el PRUG y cuyo objetivo es precisamente dotar de más superficie de aparcamiento a la entrada del PN.

Este Consejo considera que habría que valorar previamente la optimización del aparcamiento de la Ereta de Bies, incluso generar cuneta pisable para acondicionamiento de aparcamiento en fila en el inicio del ascenso desde el aparcamiento en sentido La Tella, tal y como establece el PRUG. No se analiza esta posibilidad ni se establece el número máximo de plazas de aparcamiento que podría resultar en este sector. Tampoco se valora entre las alternativas la posibilidad de que la rotonda para que los autobuses

diesen la vuelta se acondicionase en la propia Ereta de Bies. En lugar de la ubicación prevista donde se precisa acondicionamiento del terreno, nivelación y eliminación de vegetación natural. Señalar que para compensar los dos aparcamientos previstos en ladera bastaría con habilitar en el margen de la carretera desde la Ereta de Bies un tramo de menos de 100 metros lineales, compensando las 24 plazas de aparcamientos.

En cualquier caso cabe resaltar como una de las carencias notables tanto del Proyecto como del Estudio de Impacto Ambiental, el planteamiento de otras alternativas. Como consecuencia de considerar una única superficie y trazado para la actuación, se desechan las alternativas propuestas en el dictamen así como la posibilidad de contemplar otros espacios. Sirva como ejemplo, el posible aprovechamiento de superficies de aparcamientos en los márgenes del trazado de la carretera HU-631, en el tramo comprendido entre La Tella y el barranco de la Flagueta. Este tramo de la HU-631 ya viene siendo aprovechado como zona de aparcamiento habitual por los visitantes de esta entrada del Parque Nacional.

3º Por otro lado, se debe de tener en cuenta que, en un futuro próximo, el régimen de uso del vial podrá realizarse en sentido único ascendente, tal y como se desprende del apartado 9.2.1.1.b del PRUG, donde se indica lo siguiente: *“Punto B. Regulación del acceso y circulación rodados en el sector Añisclo: Carretera HU-631 y pista asfaltada que la prolonga en el M.U.P. nº 66. En los periodos de alta frecuentación la circulación se llevará a cabo únicamente en el sentido de entrada al Parque Nacional, mientras que la circulación en sentido de salida se efectuará por la pista forestal asfaltada de Puyarruego-Buerba. Se consideran periodos de alta frecuentación los días festivos de la Semana Santa, del 1º de junio al 15 de octubre y aquellas otras fechas del año que se determinen por la Dirección del Parque Nacional, aun estando fuera de estos intervalos, por ser previsible un elevado número de visitantes. Durante el resto del año ambos accesos serán de ida y vuelta. Esta regulación tendrá carácter provisional hasta la inclusión de la Puyarruego-Buerba en la Red de Carreteras de Aragón. A partir de entonces, la circulación se llevará a cabo únicamente en el sentido ascendente de entrada al Parque Nacional y en sentido de salida se efectuará por la vía Puyarruego-Buerba”.*

Por ello, el dimensionamiento de las obras deberá tener en cuenta la posibilidad de que la vía entre en la Red de Carreteras de Aragón, y que deba tener un solo sentido. El apartado 9.3 del EIA (pág. 250), indica (pág. 226), que es objeto de la obra generar acceso en ambos sentidos.

El documento presentado propone una solución de mejora de accesibilidad lógica al plantear el doble sentido y la rotonda para cambio de dirección, pero no tienen en cuenta lo señalado en el apartado anterior. En este sentido, este Consejo insta a la Dirección del Parque Nacional a que se posicione sobre el contenido del PRUG en este sentido y defina cuál va a ser finalmente el modelo de accesibilidad para el Parque Nacional.

4º Este Consejo considera necesaria la mejora en la organización de los accesos a este sector del PN y se observa un problema de planificación y regulación del tráfico y de necesidad de aparcamientos. Sin embargo, teniendo en cuenta la ubicación del proyecto en un espacio de gran valor ambiental, paisajístico y de una fragilidad paisajística muy elevada, se recomienda a los promotores de la actuación y a la Dirección del Parque Nacional explorar, además de las presentes, otras alternativas a las propuestas presentadas. En este sentido, se observa en el trazado de la carretera en este sector y en la zona entre el

fin del proyecto y la Ereta de Bies, pequeños espacios que podrían habilitarse con una obra de acondicionamiento de reducidas dimensiones como zona de aparcamiento señalizado para pocos vehículos, pudiendo acondicionar mínimamente dichos espacios, incluso sin pavimentos, para el aparcamiento durante todo el trazado (ver ejemplos del Parque Natural del Moncayo).



Modelo de aparcamientos señalizados a ambas márgenes de carretera de doble acceso al Santuario. Parque Natural del Moncayo

Teniendo en cuenta la demanda de plazas de aparcamiento y la necesidad de solucionar el problema de accesibilidad al P.N., este Consejo considera que se debe valorar, bajo un criterio de racionalidad, ambiental y económica, si compensa para 15 turismos y 3 autobuses en una de las áreas de aparcamiento y de 9 turismos en la otra realizar los taludes señalados con su correspondiente impacto ambiental. Se debe analizar si estas 24 plazas de coche y 3 autobuses pueden reubicarse en otra zona menos impactante sin necesidad de realizar todas las obras proyectadas y siguiendo el modelo seguido en el P. N. del Moncayo por ejemplo.

Por otro lado, la realización de estos dos aparcamientos en ladera debe implicar la creación de un camino paralelo a la carretera de acceso peatonal a los mismos, que incorpore criterios de accesibilidad como un firme adecuado, pendientes ligeras, ausencia de escalones, ancho suficiente, etc. Recordar que en la margen izquierda de la carretera no se prevé un carril peatonal y la ampliación del trazado es mínima. Es decir, la presente obra no puede quedar al margen del aparcamiento situado dentro del Parque Nacional debiéndose prever una solución conjunta que incluya la propuesta establecida en el PRUG relativa a la Ereta de Bies.

CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS

El Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del PNOMP y su ZPP, aprobado por Decreto 49/2015, de 8 de abril, del Gobierno de Aragón establece que para la construcción y mantenimiento de infraestructuras e instalaciones (apartado 9.2.6): “Con independencia de la aplicación de la legislación sectorial pertinente en cada caso, los proyectos de infraestructuras deberán ajustarse a las siguientes condiciones de carácter genérico:

iv) Se considera incompatible la ejecución de desmontes y terraplenes con pendientes superiores al 35%, salvo justificación detallada en el proyecto de construcción, e incorporación de medidas específicas de control de la erosión.”



Área en la que se proyecta uno de los aparcamientos, junto al trazado de la carretera. Se observa la alta pendiente del talud y la abundante vegetación existente.



Zona de emplazamiento del área de aparcamiento nº3, por p.k. 0+620, visto en sentido a p.k. 0+000.

Imágenes y comentarios extraídos del EIA

El EIA señala, en su página 239 punto 9.3, que las pendientes de los taludes son superiores a las establecidas en el PRUG señalando que para conseguir pendientes inferiores se debería extender el talud hasta el propio barranco Aso ocupando toda la ladera izquierda. El proyecto contempla el extendido de tierras vegetales y la instalación de mallas de coco para evitar la erosión, pero la justificación técnica de la solución de pendiente debería valorar otras alternativas o posibilidades.

Otras consideraciones de interés:

- Se echa en falta en el reportaje fotográfico por tramos y de los aparcamientos imágenes más completas de las zonas objeto de actuación, por ejemplo se fotografía el aparcamiento del mirador de la Tella pero no aparece la zona donde se prevé el acondicionamiento de nuevas plazas (Pág. 83).
- Se echa en falta un montaje fotográfico de cómo quedarán las actuaciones respecto al impacto paisajístico de la actuación. Se trata de un tramo de carretera que bien podría considerarse un camino escénico, con formaciones vegetales naturales a ambos lados, cunetas, muretes de piedra en la margen derecha ya integrados en el paisaje de la zona, etc. La ampliación del trazado y eliminación de la vegetación, así como la generación de nuevos taludes y terraplenes implicará un impacto paisajístico elevado sobre el propio entorno de la carretera.



- Analizar las posibilidades de éxito de la medida correctora relativa a la traslocación de los taxones de flora catalogada detectados. Analizar experiencias de traslocación de *Ramonda myconi*.
- El anexo sobre afecciones a Red Natura 2000 (ZEPA y LIC), señala afecciones indirectas sobre estos espacios. El análisis debería basarse en los criterios de evaluación de Red Natura 2000 establecidos en la Guía metodológica de evaluación de impacto ambiental en Red Natura 2000 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, donde se encuentran los criterios para la determinación del perjuicio a la integridad de estos lugares.

Lo que con el Vº Bº del Sr. Presidente, en la ciudad de Zaragoza, a 31 de enero de 2020, como Secretario del Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón, CERTIFICO:

VºBº:

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO

Fdo.: Francisco Javier García Ramos

EL SECRETARIO DEL CONSEJO

Fdo.: Miguel Ángel Ena Pérez