



**PROYECTO DE INTERÉS GENERAL
DE LA UNIÓN DE ESTACIONES
DE ASTÚN Y CANDANCHÚ
MEDIANTE TRANSPORTE POR CABLE**

DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

JUNIO 2025

Encargo S/104034/01

CPA/ AVU

IDOM

Índice

1.	INTRODUCCIÓN.....	5
1.1.	OBJETIVO DE LA PLANIFICACIÓN.....	5
1.2.	CONTENIDO DEL DOCUMENTO	5
1.3.	ÁMBITO DE ESTUDIO.....	7
1.4.	DOCUMENTOS DE REFERENCIA	8
2.	ANTECEDENTES	8
3.	MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA.....	9
4.	JUSTIFICACIÓN DE SU SOSTENIBILIDAD SOCIAL.....	9
5.	ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.....	10
5.1.	SITUACIÓN URBANÍSTICA ACTUAL.....	10
5.2.	DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.....	13
6.	ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS	14
7.	DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL PROPUESTA	15
8.	CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL	21
9.	POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.....	25
10.	INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES	26
11.	MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS PARA REDUCIR, ELIMINAR O COMPENSAR LOS EFECTOS AMBIENTALES NEGATIVOS.....	45
12.	MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.....	53

Índice de tablas

<i>Tabla 1. Diagnóstico ambiental y territorial del ámbito de estudio.</i>	<i>21</i>
<i>Tabla 2. Planes sectoriales y territoriales concurrentes relacionados con el proyecto.</i>	<i>27</i>

Índice de figuras

Figura 1. Ámbito de actuación.	7
Figura 2. Clasificación urbanística del suelo.	11
Figura 3. Clasificación urbanística del suelo.	12
Figura 4. Identificación de las modificaciones en el TM de Candanchú.	14

1. INTRODUCCIÓN

Turismo de Aragón, dentro de su objetivo de potenciación del sector turístico aragonés, y apostando por el producto turístico de nieve y montaña, quiere impulsar la mejora de la oferta en los Centros de Esquí y Montaña del Valle del Aragón, a través de la conexión de Candanchú y Astún por medio de un transporte por cable, que a su vez se unirá al futuro transporte que los una con Centros de Esquí y Montaña del Valle de Tena, con las indudables sinergias recíprocas que se generarán entre ambos Valles.

Ese objetivo encaja con el desarrollo de un Proyecto de Interés General de Aragón (en adelante, PIGA) de conformidad con lo previsto en el artículo 53.4 del *Texto Refundido de la Ley del Turismo de Aragón*, aprobado mediante el *Decreto Legislativo 1/2016, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón*, y con la definición y objetivos previstos en el vigente *Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón, aprobado por el Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre* (en adelante, LOTA) para los Proyectos de Interés General de Aragón, resultando positivo el interés autonómico de esa inversión, en los términos de lo dispuesto en el *Decreto-ley 1/2008, de 30 de octubre, del Gobierno de Aragón, de medidas administrativas urgentes para facilitar la actividad económica en Aragón*, que contribuye aún más a la creación de un Destino Turístico Rural sostenible, fomentando el crecimiento económico y social del territorio.

Turismo de Aragón suscribió el 20 de octubre de 2022 un Convenio de Colaboración con el Gobierno de Aragón, por el que se designa a Turismo de Aragón como entidad colaboradora en la gestión de los planes extraordinarios de sostenibilidad turística de 2021. El 25 de octubre de 2022 el Gobierno de Aragón y la Mancomunidad del Alto Valle del Aragón suscribieron un convenio para la ejecución del Plan de Sostenibilidad Turística en Destino de Aragón, financiado por fondos de la Unión Europea-Next Generation EU. Una de las actuaciones que se tiene previsto realizar en este convenio es la unión de las Estaciones de Esquí y Montaña de Astún y Candanchú a través de un transporte por cable.

Para lograr este objetivo, es imperativo llevar a cabo una modificación del planeamiento para que contemple el transporte por cable y se lleve a cabo un cambio de uso en algunas parcelas respecto al Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de los municipios implicados.

1.1. Objetivo de la planificación

El objetivo principal de la planificación es adaptar el planeamiento vigente a las condiciones necesarias para la implantación del sistema de transporte por cable.

Con este documento se inicia y da cumplimiento al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) Simplificada al que está sometido la modificación del Plan Especial.

1.2. Contenido del documento

La evaluación ambiental estratégica (EAE), es un proceso regulado a nivel estatal en la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*, mediante el cual se analizan los efectos que tienen o pueden tener los planes y programas, antes de su adopción o aprobación, sobre el medio ambiente. En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Aragón es de aplicación la *Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón*.

Con el fin de facilitar la identificación y el cumplimiento de los requerimientos establecidos en la normativa de aplicación aragonesa, se ha elaborado la siguiente tabla-resumen que recoge el contenido mínimo del Documento Ambiental Estratégico Simplificado incluido en el artículo 22 de dicha ley.

Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón (art 22)		Identificación del epígrafe en el DAE
a) Objetivos de la planificación		1.1. Objetivo de la planificación
b) Alcance y contenido de la planificación, de las propuestas y de sus alternativas, incluida la alternativa cero		5. Alcance y contenido de la modificación puntual 6. Análisis de alternativas
c) Desarrollo previsible del plan		7. Desarrollo previsible de la modificación puntual propuesta
d) Caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado		8. Caracterización ambiental
e) Efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación		9. Potenciales impactos ambientales
f) Efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes		10. Incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes
g) Motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada		3. Motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada
h) Resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas		6. Análisis de alternativas
i) Medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente causado por la aplicación del plan o programa, tomando con consideración el cambio climático		11. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos
j) Descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan		12. Medidas previstas para el seguimiento ambiental de la modificación puntual
k) Justificación de su sostenibilidad social		4. Justificación de su sostenibilidad social

En este caso, la normativa autonómica coincide con los contenidos mínimos de la *Ley 21/2013*. La única diferencia es la incorporación del epígrafe k) Justificación de su sostenibilidad social, en la *Ley 11/2014*.

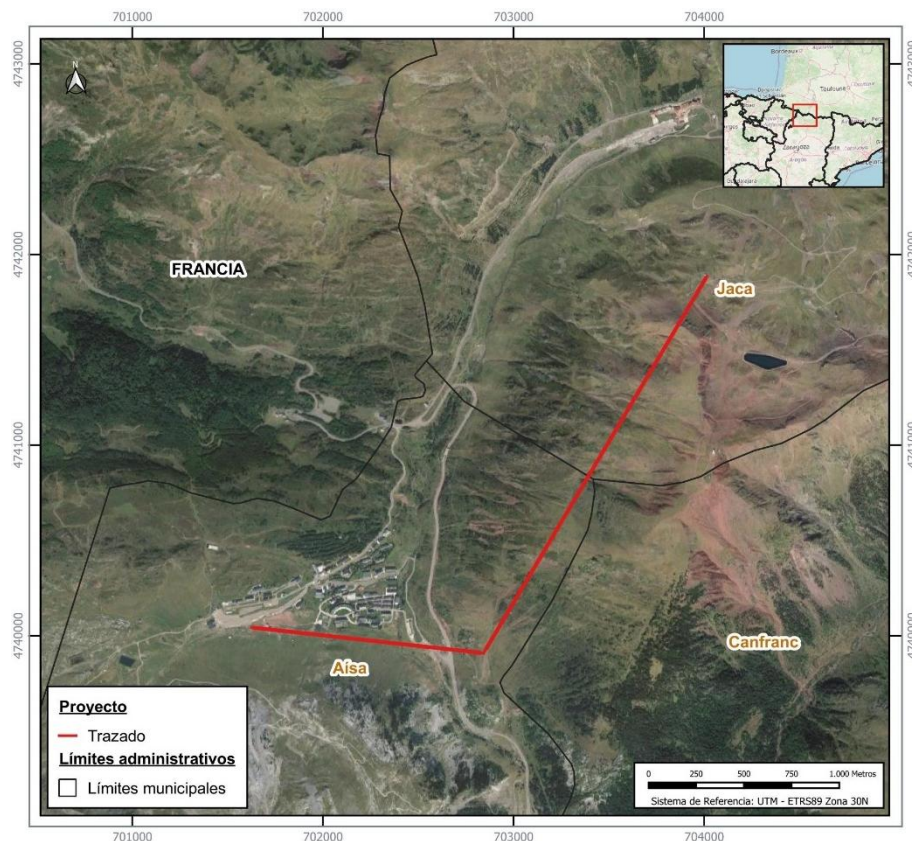
1.3. Ámbito de estudio

La actuación se emplaza en las estaciones de esquí de Candanchú y Astún, situadas en los municipios de Aísa y Jaca, respectivamente, en el Valle del Aragón, dentro de la comarca de La Jacetania, provincia de Huesca. La zona se encuentra accesible a través de la carretera N-330, que conecta Alicante con Francia vía Zaragoza, estando próxima al paso fronterizo de Somport. Después de pasar el núcleo de Canfranc, en la entrada del Túnel de Somport, la N-330 se bifurca en la N-330a y la N-330b, esta última atraviesa el núcleo urbano de Candanchú.

El trazado de la telecabina se define en dos tramos: el Tramo 1 inicia en la base de la estación de Candanchú, junto al actual centro médico, proyectándose el trazado hasta la estación intermedia, ubicada de manera anexa a las SET (subestación eléctrica) de Candanchú. Posteriormente, se produce un giro en el trazado para iniciar el Tramo 2, que llega hasta la estación de esquí de Astún, junto a la llegada del telesilla Pastores. Esta disposición evita el sobrevuelo de la zona urbana de Candanchú, considerado en fases previas al presente documento. El diseño de los tramos y la ubicación de la estación de giro se ha realizado considerando la pendiente de la ladera, su formación geológica y el impacto ambiental, proponiendo ubicar el punto de giro sobre el dique de contención de avalanchas al este del SET Candanchú para minimizar problemas técnicos y ambientales.

Como ya se indicado anteriormente, el ámbito de estudio se ubica sobre los términos municipales de Jaca y Aísa. Según sus figuras de planeamiento urbanístico, en el caso de Jaca, sobre suelo no urbanizable especial y, en el caso de Aísa, sobre suelo no urbanizable especial, y sobre suelo urbano consolidado y no consolidado y suelo urbanizable delimitado dentro del núcleo de Candanchú, afectando, en parte, a suelos definidos como Sistemas Generales.

Figura 1. Ámbito de actuación.



Fuente: elaboración propia.

1.4. Documentos de referencia

Los principales documentos consultados para la elaboración de este documento son:

- *Ley de Ordenación del territorio de Aragón (TRLOTA)*, aprobada por Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón (BOA – nº 225 de 20/11/2015).
- *Ley de Urbanismo de Aragón (TRLUA)*, aprobado por Decreto Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón (BOA – nº 140 de 18/07/2014).
- *Ley 11/2014*, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.
- *Ley 21/2013*, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.
- *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 (BOA 28/12/2005).
- El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Aísa¹, publicado el 7 de octubre de 2003 y es el instrumento que determina las condiciones urbanísticas de las parcelas de interés.
- PIGA unión de estaciones Astún-Candanchú mediante transporte por cable, redactado por IDOM en 2024.

2. ANTECEDENTES

El proyecto de la Unión de las Estaciones de Esquí de Candanchú y Astún se presenta como una iniciativa estratégica para la optimización del desarrollo turístico no sólo en el sector de la nieve, mejorando la oferta de dominio esquiable, sino a lo largo de gran parte del año al mejorar y optimizar la accesibilidad entre estas estaciones. A lo largo de los años, las estaciones de esquí de Candanchú y Astún han mantenido elevados niveles de calidad ambiental, con presencia de hábitats, especies de flora y fauna, y espacios protegidos que es necesario conservar.

Este proyecto está sujeto al trámite de evaluación de impacto ambiental (EIA) ordinaria de acuerdo con la *Ley 21/2013 de evaluación ambiental*. El proceso de EIA comenzó con la elaboración del Documento de Inicio, que proporciona una descripción detallada del proyecto, sus objetivos, alternativas consideradas y un análisis preliminar de los potenciales impactos ambientales. Este documento fue crucial para la solicitud de la Declaración de Inversión de Interés Autonómico con Interés General de Aragón, presentada el 16 de noviembre de 2023. Mediante la orden ICD/1029/2023, de 31 de julio, se declara como inversión de interés autonómico y de interés general de Aragón el “Proyecto de Unión de las Estaciones de Esquí de Candanchú y Astún mediante una infraestructura de transporte por cable, que se tramitará como un Proyecto de Interés General de Aragón (PIGA)”, publicado en el BOA el 09/08/2023.

En respuesta al Documento de Inicio presentado, el Instituto de Gestión Ambiental Aragonés (INAGA) emitió un Documento de Alcance a 23 de febrero de 2024. Este documento proporciona las directrices y requisitos necesarios para la realización del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) detallado, que debe abordar de manera exhaustiva todos los aspectos y recomendaciones planteadas en el Documento de Inicio. El cumplimiento de dichas directrices se detalla a continuación.

En dicho Documento de Inicio se desarrollaron dos alternativas de telecabina, además de la alternativa 0, de las cuales se identificaron condicionantes técnicos y ambientales que obligaron a modificarlas para el Estudio de Impacto Ambiental:

- En la Alternativa 1 considerada en fase de documento de inicio, además de los problemas de sobrevuelo de áreas urbanas, se identificaron impactos ambientales significativos. La totalidad de la conexión se situaba dentro del ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos, afectando a dos áreas críticas para esta especie. Asimismo, el trazado discurría a lo largo de varios cientos de metros por suelo no urbanizable, lo que añadía complicaciones adicionales en términos de permisos y mitigación de impactos en el medio natural.

¹ PGOU Aísa:

<https://www.boa.aragon.es/cgi-bin/EBOA/BRSCGI?CMD=VEROBJ&MLKOB=34405045127>

- Por otro lado, la Alternativa 2, propuso una conexión de 2,456 metros que evitaba sobrevolar el núcleo urbano de Candanchú, desplazando ligeramente el punto de arranque y yendo a buscar la estación intermedia de Pastores en el sistema Astún. Esta alternativa reducía significativamente la afección al río Aragón, con un único cruce casi ortogonal y situando las pilonas a una distancia segura del cauce. Además, afectaba solo a un área crítica del quebrantahuesos, y no cruzaba el pequeño regato en Candanchú, lo que la hacía más favorable desde el punto de vista hidrológico y ambiental.

La Alternativa 2 considerada en el documento de inicio se utilizó para el planteamiento y descripción de la alternativa 2 del EsIA. Tras el análisis realizado se concluye que, considerando la orografía del terreno, con sus implicaciones ambientales, técnicas y económicas, esta alternativa 2 no es viable.

Con todo ello, en el EsIA se plantean 3 alternativas además de la alternativa 0 y tras su evaluación, se concluye que la alternativa preferente es la alternativa 3. En consecuencia, el PIGA unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable entra en el registro del INAGA el 1 de abril de 2025 con el que continúa la tramitación ambiental. Como respuesta, el 19 de mayo de 2025 se recibe el requerimiento de documentación dentro del procedimiento de EIA del proyecto, con un plazo de 45 días para dar respuesta.

3. MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA

De acuerdo con el artículo 12 de la *Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón*, en su apartado 3. Se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada:

c) Las modificaciones de instrumentos de planeamiento de desarrollo que alteren el uso del suelo o posibiliten la implantación de actividades o instalaciones cuyos proyectos han de someterse a evaluación de impacto ambiental.

Asimismo, el requerimiento de documentación dentro del procedimiento de EIA del proyecto de unión de las estaciones de esquí de Candanchú y Astún mediante transporte por cable recibido el 19 de mayo de 2025, también alude a la necesidad de adaptar alguna de las determinaciones del planeamiento vigente a las condiciones necesarias para la implantación del sistema de transporte por cable, de acuerdo a lo establecido en el Informe de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio.

4. JUSTIFICACIÓN DE SU SOSTENIBILIDAD SOCIAL

La modificación del planeamiento del municipio de Aísa para permitir la compatibilidad de usos vinculados al transporte por cable se justifica socialmente por su contribución al desarrollo equilibrado y sostenible del territorio, en línea con los principios establecidos en la Ley 11/2024, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.

Este proyecto responde a una demanda histórica de mejora de la conectividad entre núcleos turísticos de alta montaña, como son Astún y Candanchú. Además, se enmarca en el Proyecto de Interés General de Aragón (PIGA), declarado como tal por el Gobierno de Aragón con la ORDEN FOM/1220/2024, de 7 de octubre de 2014. Su ejecución permitirá, entre otros, una mejora en la cohesión territorial al integrar el funcionalmente los núcleos de población del Valle de Aragón mediante una infraestructura moderna, accesible y respetuosa con el entorno; contribuye con la diversificación de la economía, pues reduce la estacionalidad del turismo de nieve y fomenta un modelo de turismo sostenible, que permite la actividad durante todo el año. De esta forma se fija la población en el medio rural, pues genera empleo directo e indirecto en sectores como la construcción, mantenimiento de infraestructuras, turismo y servicios asociados.

5. ALCANCE Y CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

5.1. Situación urbanística actual

El marco normativo general es el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón (TRLOTA), aprobada por decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón, (BOA- nº 225 de 20/11/2015); así como la Ley de Urbanismo de Aragón (TRLUA), aprobado por decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón (BOA- nº 140 de 18/07/2014).

Además de estos, son de especial relevancia las siguientes directrices zonales y especiales de Ordenación Territorial de Aragón:

- Es de aplicación el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueban las Directrices Parciales de Ordenación del Territorio del Pirineo Aragonés (BOA de 28/12/2005).

Se ha consultado la información disponible en el Archivo de Planeamiento Urbanístico del Sistema de Información Urbanístico de Aragón (SIUA) de la Dirección General de Urbanismo del Gobierno de Aragón², donde detalla la situación del planeamiento urbano de los municipios por los que discurre el trazado de la telecabina objeto de estudio. En el término municipal de Aísa, el trazado para por el núcleo de Candanchú; en el de Jaca, se corresponde con el enclave de Astún.

- El planeamiento vigente en el término municipal de Aísa es el Texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Aísa, cuyas normas urbanísticas fueron publicadas, tras informe favorable de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Huesca, en el B.O.P.HU. número 232 de fecha 7 de octubre de 2003.
- En cuanto al municipio de Jaca, su PGOU es del año 1997 y hasta la fecha cuenta con 33 modificaciones, siendo la última de 2023. Cuenta con directrices parciales de ordenación territorial del Pirineo Aragonés.

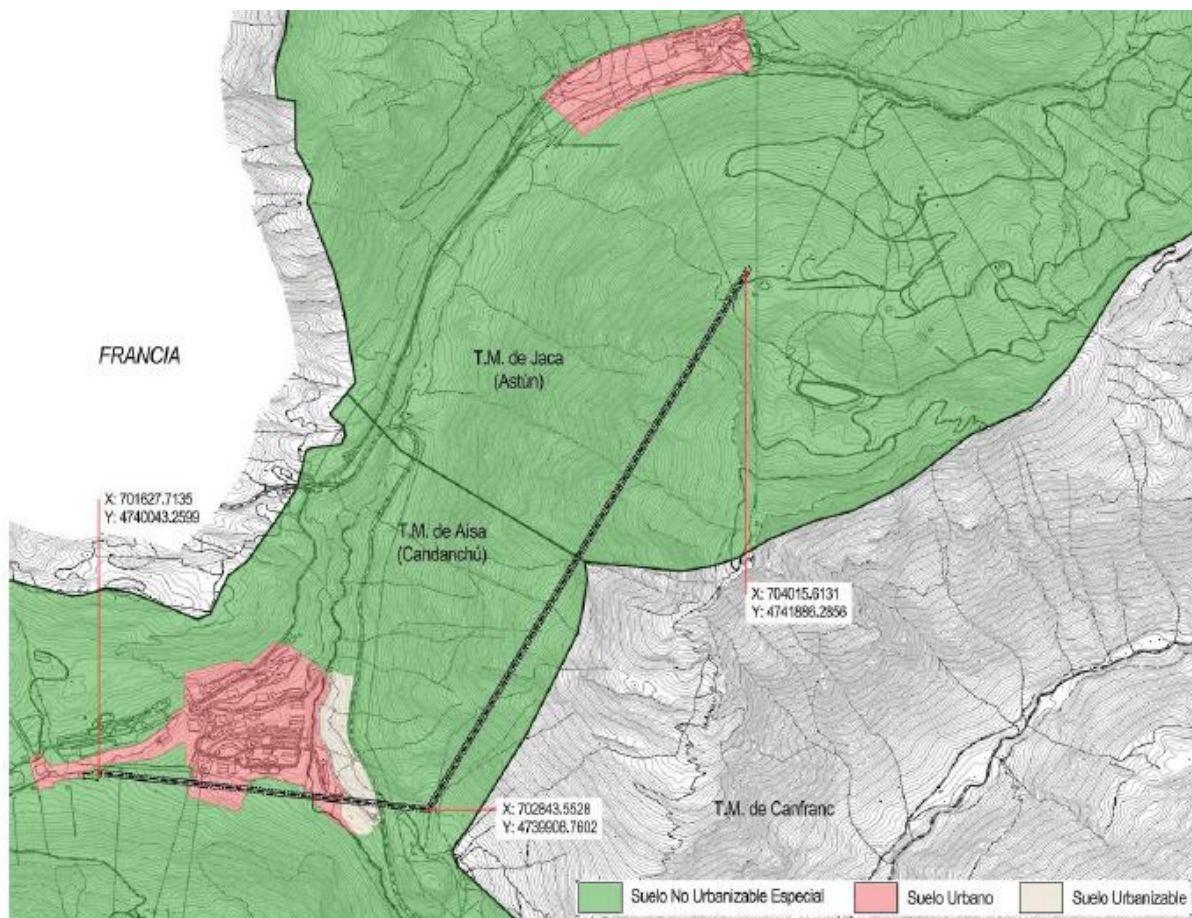
Con el objeto de analizar en detalle la planificación urbanística de los municipios en los que se instala el proyecto objeto de estudio, y determinar la adaptación urbanística necesaria, se elabora el documento de Adaptación Urbanística, incluido como anexo XI de este documento. A continuación, se exponen las conclusiones más relevantes a este respecto.

- La clasificación urbanística de la mayor parte del trazado es Suelo No Urbanizable, con las especificidades que se describen en cada caso. En la parte baja del sistema de transporte, en el núcleo urbano de Candanchú, su trazado atraviesa suelos clasificados como Urbanos (consolidados y no consolidados) y urbanizables delimitados.

Para la correcta incorporación del trazado en los correspondientes planeamientos, se han identificado sus puntos singulares referenciados al sistema de coordenadas ETRS89.UTM-30N.

² <https://idearagon.aragon.es/SIUa/inventario> y <https://idearagon.aragon.es/SIUa/archivo/buscador>

Figura 2. Clasificación urbanística del suelo.



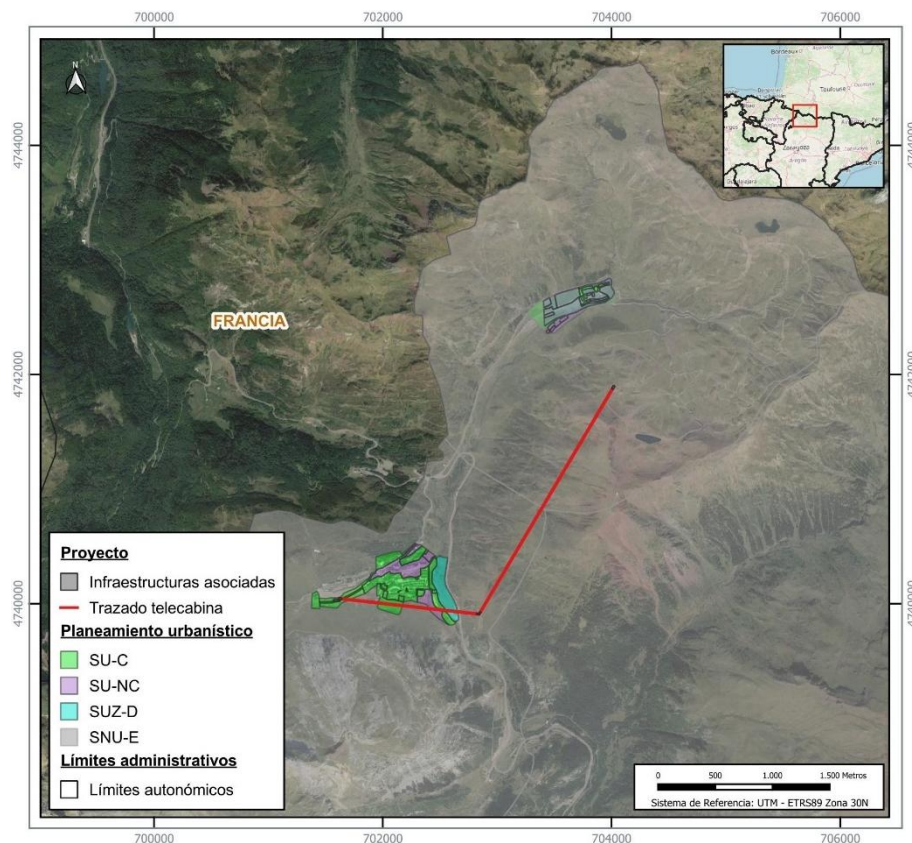
Fuente: Documentación urbanística. Normas urbanísticas del PIGA de la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable.

- Candanchú. El trazado discurre por suelos clasificados como Suelo No Urbanizable de Protección (G-1) recogido en el artículo IV.8.a. Estos son suelos que el PGOU indica como de especial valor forestal, ganadero o por sus posibilidades en cuanto a valores paisajísticos, defensa de la fauna y la flora o su uso específico deportivo, (deportes de invierno, montañismo, ...). En este se permiten los usos:
 - que no alteren el medio físico, como el agro-forestal y ganadero que no impliquen volumen edificado (Uso 1).
 - y los de **instalaciones de esquí** (Uso 11) en las condiciones requeridas-en el apartado **K** del art. V.5.2. En este caso, se incluyen las construcciones destinadas a albergar los diferentes remontes, a justificar sus características en función exclusivamente de este uso.
 - Además de otros usos en las condiciones del TRLUA para la autorización especial en suelo no urbanizable (Uso 5. Refugios de montaña, Uso 4. Bordas y Uso 2. Apertura de nuevas pistas o sendas).
 - En particular, los usos que pudieran tener un impacto mayor sobre estos suelos como pueden ser los Usos 11 y 2, se remiten a lo que el plan denomina "Análisis Técnico de Impacto" para establecer las medidas de protección del medio natural y el paisaje. Esta previsión del PGOU ha sido superada posteriormente por la normativa sectorial de evaluación ambiental, la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de*

evaluación ambiental, de ámbito nacional y la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.

- En el núcleo urbano de Candanchú, el trazado suelo urbano consolidado afecta a suelos pertenecientes al Sistema General “Aparcamiento de Pistas” y al Sistema General “Infraestructura Viaria”. Las conexiones de infraestructuras afectan puntualmente a la parcela donde se ubica el Refugio Pepe Garcés, pero no es necesario ajuste urbanístico alguno.
 - En el suelo no consolidado, el trazado pasa por la unidad de ejecución 4 (UNIC 4), sin planeamiento aprobado, y cuyo desarrollo está previsto mediante la redacción de un Plan Especial.
 - En suelo urbanizable delimitado pasa por suelos previstos para el Sistema General de Espacios Libres, Sistema General “Infraestructura Viaria” y sobre suelos susceptibles de transformación urbanística situados entre la N-33a y la N-330b. El ámbito está pendiente de desarrollo.
- Jaca. La clasificación concreta del mismo es la de “Suelo No Urbanizable de Especial Protección Paisajística-Recreativa. Zona 3. Astún”. Según la ficha de este suelo recogida en las normas urbanísticas del Plan General de Jaca, se identifican como usos compatibles regulados tanto los usos forestales (monte bajo y repoblaciones) como los de esparcimiento (estación de esquí).

Figura 3. Clasificación urbanística del suelo.



Fuente: elaboración propia a partir de cartografía de IDE Aragón.

5.2. Descripción de la ordenación propuesta

La adaptación necesaria del planeamiento afecta mayormente al núcleo de Candanchú en tanto que en el término municipal de Jaca los usos previstos son compatibles con el régimen urbanístico existente. La estrategia de adaptación busca generar una normativa única que garantice que la nueva infraestructura de transporte por cable se integre de forma adecuada por los diferentes suelos sobre los que discurre; y que, en las molestias que pueda ocasionar, se sitúen dentro de los márgenes permitidos por la ley y en lo que respecta a distancias a otras edificaciones o emisión de ruido entre otras.

Para ello, se define un nuevo uso específico “infraestructura de transporte por cable” que define las condiciones de implantación de éste y las medidas de protección ambiental correspondientes.

En este sentido, la normativa urbanística y ambiental vigente en el ámbito de este plan tiene unas previsiones que garantizan el desarrollo del territorio con la protección del medio natural y el medioambiente. Tanto la *Ley de Ordenación del Territorio de Aragón* (TRLOTA), como la *Ley de Urbanismo de Aragón* (TRLUA), como la normativa ambiental nacional y autonómica, y la normativa de sectorial y resto de directrices parciales y zonales que le afectan, tienen los procedimientos adecuados para la evaluación de la compatibilidad de los usos previstos con el medio natural.

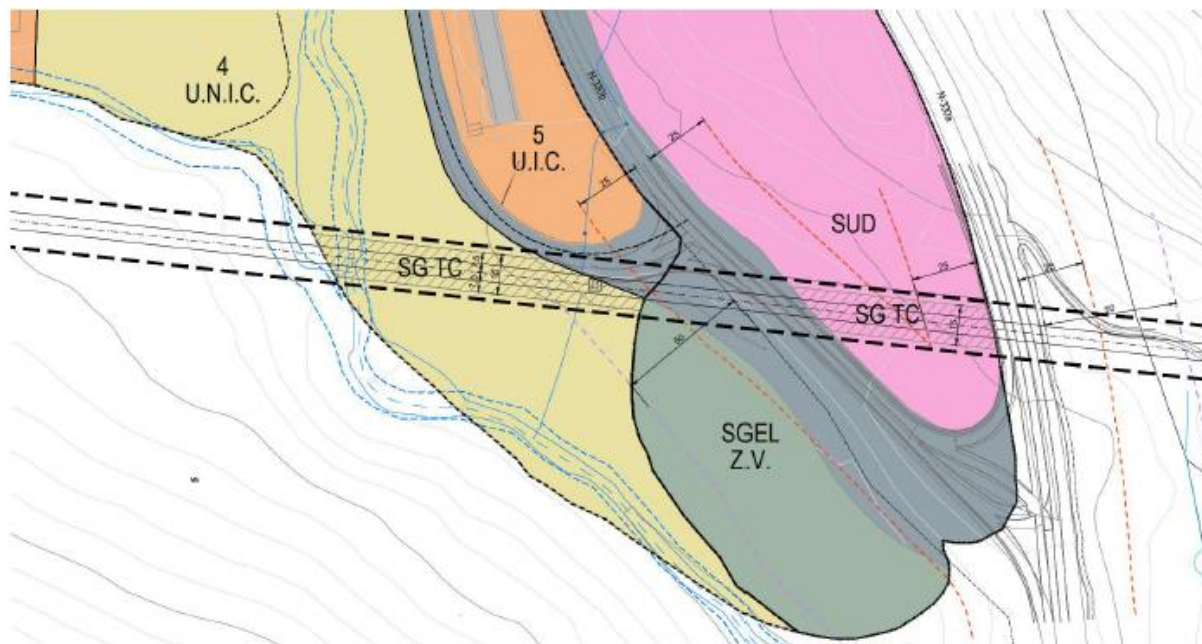
La adaptación urbanística no modifica las previsiones del plan general en cuanto a la delimitación de las diferentes clasificaciones de suelo: urbano, urbanizable y no urbanizable. Sí que se ha incorporado en la ordenación la realidad existente y no actualizada en el planeamiento general resultante de la ejecución de la N-330a a su paso por el núcleo de Candanchú. En la práctica supone supresión del planeamiento de una pequeña isleta verde en el nudo que se preveía con la carretera y el ajuste, ya realizado, la parcela residencial en suelo urbano consolidado. En el ámbito del suelo urbanizable delimitado, los suelos que ya forman parte del dominio público de la carretera se grafían como tales, y se ajustan, en la parte correspondiente, los suelos limítrofes en particular el ámbito susceptible de desarrollo residencial y sin modificar la delimitación original del sistema general de zona verde previsto.

En suelo urbano consolidado se incorporan las condiciones derivadas de la implantación del uso específico de transporte por cable. El trazado previsto evita que la zona de influencia de la infraestructura discurra sobre suelo urbano en el que se prevé la estancia continuada de personas, en particular evitando que sobrevuele usos residenciales.

En el suelo urbano no consolidado y urbanizable delimitado, en tanto que los planeamientos no están desarrollados, se incorpora la previsión de que en la ordenación detallada deberá integrarse esta infraestructura, por lo que se adaptan las condiciones de desarrollo previstas en la normativa para cada sector. Además, el trazado a su paso por este tipo de suelos, en previsión de que puedan instalarse alguna de las pilonas de la nueva infraestructura, se clasifica como sistema general de infraestructura de transporte por cable; con el fin de preservar estos espacios de cualquier uso privativo.

De esta forma, a continuación, se recogen las adaptaciones necesarias en la clasificación y calificación para el trazado de la nueva infraestructura en el ámbito del suelo urbano no consolidado y del suelo urbanizable del núcleo de Candanchú.

Figura 4. Identificación de las modificaciones en el TM de Candanchú.



Fuente: Documentación urbanística. Normas urbanísticas del PIGA de la unión de estaciones de Astún y Candanchú mediante transporte por cable.

Así, los planeamientos de desarrollos en ambos ámbitos podrán adaptar su ordenación para integrar la situación resultante de la ejecución de la infraestructura. La regulación de este sistema general es flexible para que su urbanización y uso posterior pueda adaptarse convenientemente siempre que sea compatible con las propias limitaciones de seguridad de la infraestructura.

6. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

La naturaleza de esta modificación ofrece pocas oportunidades para la valoración de alternativas, puesto que se trata de considerar un cambio entre usos asimilables, considerando que la principal actividad económica proviene del uso y aprovechamiento de los recursos para los deportes de invierno.

En este sentido, se puede considerar la situación actual como alternativa 0 y la situación propuesta como alternativa 1. En el marco de un procedimiento simplificado y conforme al principio de proporcionalidad, dadas las características de ubicación y técnicas del proyecto, se reducen las opciones para conectar dos estaciones ya existentes.

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

7. DESARROLLO PREVISIBLE DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL PROPUESTA

A continuación, se incorpora la normativa urbanística que permite la ejecución de la infraestructura de transporte por cable.

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo 1. Generales

Art. 1. Normas con carácter supletorio

Con carácter complementario, en el ámbito delimitado por este PIGA, todo aquello que expresamente no regulen estas normas, se regirá por la normativa urbanística recogida en el Planeamiento General del municipio correspondiente.

TÍTULO II. CONDICIONES GENERALES DE LOS USOS

Capítulo 1. Condiciones de los usos

Art. 2. Infraestructura de transporte por cable

1. Comprende las obras destinadas a transporte por cable en la medida que facilitan la accesibilidad y la mejora de la movilidad en su ámbito de influencia. La implantación de esta infraestructura tendrá que ser declarada de interés público. Este uso incluye también el uso de “Pistas” por la íntima relación existente entre ambos modos para servicio y rescate, así como todas las infraestructuras y servicios complementarios necesarios para su funcionamiento.
2. La infraestructura de transporte, que responde a los requisitos del proyecto incluido en el PIGA, quedará definida por los siguientes elementos:
 - a. Por el eje de la infraestructura definida en el proyecto correspondiente y que se identificará como mínimo con los puntos georreferenciados inferior, intermedio y superior del mismo.
 - b. Excepto en las estaciones de embarque o intermedias, este sistema quedará definido por la envolvente definida en horizontal por una distancia de 15 metros, a cada lado del eje de la infraestructura, y una distancia en vertical de 2,5 metros desde el punto más bajo de las cabinas y el más alto de los cables; y en cualquier caso que contenga la zona de influencia definida en la UNE-EN 12929 o la que la sustituya. La envolvente así definida tendrá derecho de vuelo a lo largo de toda la infraestructura sobre cualquier parcela.
 - c. El perfil de la infraestructura que concreta las características de todos sus elementos e instalaciones en la que, como mínimo, deberán definirse:
 - La distancia de separación mínima de la proyección del vuelo con las edificaciones existentes situadas a una distancia mínima de 15 m.
 - El límite de la proyección del vuelo de las cabinas.
 - El límite de posición de las estaciones inferior, intermedia y superior.
 - d. El perfil de la infraestructura que concreta las características de todos sus elementos e instalaciones en la que, como mínimo, deberán definirse:
 - La altura mínima de paso en el cruce con la N-330a y N-330b, manteniendo el gálibo mínimo requerido por la normativa sectorial.
 - La altura de paso en el cruce con cualquier viario público de carácter autonómico, provincial o local. La altura mínima libre bajo cualquier parte de la infraestructura que sobrevuele cualquier vía será de 6 m.
 - La altura mínima de paso en el cruce de cualquier cauce público o vía de agua según la normativa sectorial correspondiente. En este caso la altura mínima libre bajo cualquier parte de la infraestructura que sobrevuele cualquier vía de agua será de 6 m.
 - Altura mínima de paso sobre cualquier tipo de edificación.

- e. Cota de referencia de las estaciones y de las torres.
3. Ningún componente aéreo de la infraestructura de transporte por cable podrá situarse, en proyección horizontal, a una distancia menor a 5 metros de la fachada de edificios de uso residencial, residencial público y otros con presencia continuada de personas.

Se exceptúa de este requerimiento los edificios que formen parte de las instalaciones existentes afectadas a la actividad deportiva del esquí como casetas de remotes, botiquín, casetas de bombas, centros de infraestructuras eléctricas o de telecomunicaciones entre otras; así como el resto de las construcciones que puedan estar ubicadas en suelo no urbanizable y que no tengan una presencia continuada de personas.
4. No se establecen condiciones de parcela mínima, edificabilidad, ocupación, retranqueos, número de plantas o altura de fachada; así como estéticas. Estas serán las necesarias para el correcto funcionamiento de la infraestructura, cuya autorización ha sido sometida a evaluación de impacto ambiental y descritas en el proyecto correspondiente.
5. Se tomarán las siguientes medidas correctoras:
 - a. El color de las torres de la infraestructura será tal que reduzca su impacto visual en el entorno.
 - b. La losa de cimentación de las torres se cubrirá con tierra vegetal y se naturalizará de tal manera que mantenga la continuidad con los espacios libres circundantes. El fuste podrá quedar por encima del terreno.

TÍTULO III. RÉGIMEN DEL SUELO URBANO DEL NÚCLEO DE CANDANCHÚ

Capítulo 1. Condiciones particulares en suelo urbano consolidado

Art. 3. En el suelo urbano consolidado

1. En los terrenos incluidos en la delimitación del suelo urbano consolidado de Candanchú se permite el uso de infraestructura de transporte por cable con las siguientes limitaciones:
 - a. En suelos pertenecientes al sistema viario o de aparcamiento de pistas (Clave "SC"), se permite la instalación de cualquiera de las infraestructuras necesarias, y en particular las correspondientes a las estaciones de embarque, almacén de cabinas o las torres de apoyo, así como el resto de servicios necesarios para su funcionamiento.

Las condiciones de altura, ocupación, edificabilidad y vuelos serán los necesarios para la correcta instalación de la infraestructura, no fijándose límite alguno. No será necesario la realización de un Plan Especial para la instalación de la infraestructura.
 - b. En suelos con otras calificaciones, salvo en los de uso residencial, únicamente se permite el vuelo de la infraestructura con las limitaciones señaladas en la descripción del uso.

Capítulo 2. Condiciones particulares en la unidad de ejecución 4 de suelo urbano no consolidado

Art. 4. Condiciones de ordenación

1. Estos vuelos se corresponden con la Unidad de Ejecución UE 4 con unas condiciones de volumen en intensidad de uso determinadas.

Para el desarrollo de esta zona el PGOU se prevé la redacción de un Plan Especial que, además de contener las determinaciones establecidas en la normativa urbanística vigente respetará y desarrollará los siguientes objetivos:

 - a. El diseño y localización volumétrica en la forma menos impactante en el territorio y entorno circundante, valorando su situación en relación a los accesos a la Estación y la infraestructura de transporte prevista que lo sobrevuela.
 - b. La ordenación del ámbito buscará su perfecta integración en el entorno urbano, evitando su tratamiento aislado; y considerando las referencias visuales y territoriales preexistentes.
 - c. Urbanización del frente viario de la actuación y recuperación e integración paisajística del barranco Rinconada y cauce del río Gállego a su paso en el ámbito del sector.

- d. En la ordenación del ámbito se procederá a la integración de la infraestructura de transporte. Para ello se ha previsto la reserva de un sistema general de infraestructura de transporte por cable (SG TC) para no sobrevolar suelos privativos. Este sistema general, garantizará que siempre que se mantiene libre de obstáculos para el servicio de la infraestructura, la banda correspondiente a la zona de influencia con una anchura mínima de 15 metros (7,5 metros a cada lado del eje de la infraestructura) en las condiciones del uso previstas en esta normativa y en la UNE-EN 12929 o la que la sustituya.
 - e. En la ordenación resultante, no se permitirán edificios a menos 15 metros del eje de la infraestructura y se garantizará la altura mínima bajo ella señalada en las condiciones del uso fijadas para esta.
 - f. Las torres de la infraestructura que pudieran estar en el ámbito de la unidad de ejecución se incluirán en suelos clasificados como sistema general de infraestructura viaria y contarán con acceso desde espacios públicos. Estos suelos contarán para el cálculo de la superficie máxima edificable del sector. Si el trazado final de la infraestructura de transporte por cable no previera ningún apoyo en esta zona, no será necesaria su reserva.
2. En tanto no se desarrolle urbanísticamente el ámbito, en estos suelos se admite el uso de "infraestructura de transporte por cable" con las condiciones previstas en el Art. 2
 3. El tipo de ordenación será de edificación abierta y con las siguientes condiciones:

▪ Superficie del ámbito	23.305 m ²
▪ Edificabilidad bruta	0,6 m ² /m ²
▪ Cesión de aprovechamiento	10%
▪ Uso y tipología edificatoria	Según Plan Especial
▪ Sistemas generales incluidos	1.624 m ²
▪ Cesión de suelo mínima, incluyendo SSGG y reservas de planeamiento	20%

Art. 5. Condiciones de uso

1. Se permite el uso Residencial, Artesanal, Almacenaje, Hotelero y de Residencias comunitarias, Comercial, Oficinas, Espectáculos, Equipamiento, Garaje, Aparcamientos, Zonas Verdes y Libres e Infraestructuras, así como el de Infraestructura de transporte por cable.
2. Se prohíbe el resto.

Art. 6. Desarrollo de ordenación

1. Estos suelos se desarrollarán mediante un plan especial que determinará todas las previsiones relativas a la ordenación urbanística pormenorizada en concordancia con lo descrito en estas normas.

Art. 7. Determinaciones vinculantes del PIGA respecto de las condiciones del suelo urbano no consolidado

1. En el desarrollo de este ámbito de suelo urbano no consolidado será posible cambiar aquellas determinaciones no vinculantes recogidas en estas normas, sin necesidad de modificar este PIGA.
2. Las determinaciones vinculantes de este PIGA sobre las previsiones de desarrollo de la Unidad de Ejecución 4 son las siguientes:
 - a. Lo previsto en el Art. 4.1 apartados a, d, e y f; y apartado 2.
 - b. Lo previsto en el Art. 5 respecto al uso permitido de "infraestructura de transporte por cable".

TÍTULO IV. RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE

Capítulo 1. Suelo urbanizable delimitado

Art. 8. Tipo de ordenación

1. Por edificación abierta a desarrollar en detalle mediante Plan Especial. El sector tiene una extensión de 64.742 m² y no los suelos de dominio y uso público de la carretera N-330 no se computarán a efectos de edificabilidad.

Art. 9. Usos

1. Permitidos:
 - Residencial, Artesanal, almacenaje (solo en planta baja y hasta 1.000 m²)
 - Hotelero y residencial comunitario, comercial, oficinas, equipamientos, zonas verdes y espacios libres, y garaje y aparcamiento.
 - Infraestructuras de transporte por cable en las condiciones descritas en el Art. 2 de estas normas.
2. Usos Prohibidos: todos los restantes.

Art. 10. Edificabilidad

1. Residencial, 0,3 m²/m² para uso residencial y restantes usos lucrativos privados a excepción del hotelero para el que se fija en 0,07 m²/m² con una edificabilidad total sobre suelo bruto de 0,37 m²/m².

Art. 11. Densidad

1. 70 viviendas por hectárea, incluyendo en su cómputo, tal y como se prevé con carácter general en las normas del plan general, la densidad que genera el uso hotelero.

Art. 12. Sistemas generales

1. En la ordenación del sector se procederá a la integración de la infraestructura de transporte. Para ello se ha incluido la reserva de un sistema general de infraestructura de transporte por cable (SG TC) para no sobrevolar suelos privativos. Este sistema general garantizará que se mantiene libre de obstáculos para el servicio de la infraestructura la banda correspondiente a la zona de influencia, con una anchura mínima de 15 metros (7,5 metros a cada lado del eje de la infraestructura), en las condiciones del uso previstas en esta normativa y en la UNE-EN 12929 o la que la sustituya. El sistema general incluido tiene una superficie de 1.081 m².

Art. 13. Altura máxima de fachada

1. IV plantas, 10, 50 metros.

Art. 14. Fondos máximos.

1. Según los usos:
 - Uso residencial: 11 metros
 - Usos restantes: 15 metros

Art. 15. Situación de la edificación

1. Se concentrará en la zona topográficamente menos elevada para minimizar el impacto paisajístico y conseguir una estructura coherente en continuidad con el núcleo de Candanchú, alejándose del trazado de la N-330^a.

Art. 16. Vuelos

1. Los señalará el Plan Especial

Art. 17. Urbanización

1. Todos los elementos de urbanización incluidos en el Sector se urbanizarán previa o simultánea a la edificación, con la prestación de las garantías legales de aplicación. Los espacios libres y zonas verdes tendrán un tratamiento vegetal y arbóreo adecuado a su uso y situación, planteando una barrera arbórea espesa como filtro entre la variante y la edificación, que podrá formar parte del sistema local de zonas verdes. No se podrá acceder al sector desde la carretera nacional N-330a. El Plan Parcial contemplará el rediseño de la actual carretera como vía urbana.

Art. 18. Restantes condiciones

1. Las de carácter general contenidas en los Títulos II, III y IV de este Texto y las derivadas del Plan Parcial. Conjunta y simultáneamente con el Plan Parcial se tramitará la documentación ambiental correspondiente según la legislación vigente y, en su caso, el Plan Especial que desarrolle el Sistema General de Infraestructura de Saneamiento y Depuración, previsto en la propuesta de “Desarrollo y Gestión” del plan general, y en las condiciones señaladas por el entidad pública correspondiente, para satisfacer las necesidades de depuración. La ejecución de la infraestructura necesaria de saneamiento será una carga más de urbanización del sector.
2. En la ordenación del sector se procederá a la integración de la infraestructura de transporte. Para ello se ha previsto la reserva de un sistema general de infraestructura de transporte por cable (SG TC) para no sobrevolar suelos privativos. Este sistema general garantizará que se mantiene libre de obstáculos para el servicio de la infraestructura la banda correspondiente a la zona de influencia, con una anchura mínima de 15 metros (7,5 metros a cada lado del eje de la infraestructura), en las condiciones del uso previstas en esta normativa y en la UNE-EN 12929 o la que la sustituya.

En la ordenación resultante, no se permitirán edificios a menos 15 metros del eje de la infraestructura y se garantizará la altura mínima bajo ella señalada en las condiciones del uso fijadas para esta.

3. Las torres de la infraestructura que pudieran estar en el ámbito del sector se incluirán en suelos de uso público y contarán con acceso rodado.

Art. 19. Determinaciones vinculantes del PIGA respecto de las condiciones del suelo urbanizable

1. En el desarrollo del suelo urbanizable será posible cambiar aquellas determinaciones no vinculantes recogidas en estas normas, sin necesidad de modificar este PIGA.
2. Las determinaciones vinculantes de este PIGA sobre las previsiones de desarrollo del suelo urbanizable son los siguientes:
 - a. Lo previsto en el Art. 9.1 respecto al uso permitido de “infraestructura de transporte por cable”.
 - b. Lo previsto en el Art. 18 apartados 2 y 3.

TÍTULO V. RÉGIMEN DEL SUELO NO URBANIZABLE

Capítulo 1. Disposiciones generales

Art. 20. Ámbito de aplicación

1. Las condiciones aquí señaladas para el suelo no urbanizable se circunscriben a los suelos afectados por el trazado de la infraestructura por cable definida en el PIGA, tanto en el Término Municipal de Aísa, en el núcleo de Candanchú, como en el de Jaca en el enclave de Astún.

Art. 21. Condiciones generales de los usos

1. A los efectos de la utilización y realización de construcciones, instalaciones e infraestructuras en el Suelo No urbanizable se permite el uso de “Infraestructura de transporte por cable” con las condiciones específicas señaladas en el artículo siguiente.
2. Su regulación del uso es la señalada en el Art. 2 de estas normas.

Capítulo 2. Condiciones específicas del suelo no urbanizable especial (SNU-E)

Art. 22. Condiciones específicas en SNU-E

1. En el suelo no urbanizable especial se admite el uso de “infraestructura de transporte por cable”. Tal y como se indica en las condiciones del uso, se entenderán autorizados junto a este, todas aquellas infraestructuras eléctricas, de abastecimiento, saneamiento, acceso por pista o cualquier otra actuación que sea necesaria para su correcta instalación, operación y mantenimiento.
2. Las condiciones de volumetría, posición de la edificación, ocupación o edificabilidad serán las necesarias para satisfacer las necesidades de la infraestructura proyectada. No se establece ninguna condición de parcela mínima.

TÍTULO VI. RÉGIMEN DE LOS SISTEMAS GENERALES

Capítulo 1. Sistema General de transporte por cable (T.C)

Art. 23. Definición

1. Comprende todos o parte de los suelos afectados por la infraestructura y subsistemas que la configuran utilizada para el transporte de personas, mediante la tracción suministrada por cables situados a lo largo del recorrido. Podrá incluir todo tipo de infraestructuras necesarias para su instalación, uso y mantenimiento.

Art. 24. Condiciones de uso

1. Se permite el uso de “Infraestructura de transporte por cable” descrito en el Art. 2, así como todos aquellos usos públicos compatibles con el mismo. Entre ellos el viario, espacios libres y zonas verdes.
2. Se permiten las construcciones e instalaciones necesarias para su instalación, uso y mantenimiento sin limitaciones de volumen posición o edificabilidad.

Art. 25. Condiciones particulares en ámbitos de desarrollo

1. En los sectores de desarrollo de suelo urbano no consolidado y urbanizable en los que está previsto este sistema general, la ordenación detalla preverá su integración en el sistema de espacios públicos del ámbito. Cuando este espacio está afectado únicamente por el vuelo de la infraestructura, el tratamiento superficial será en continuidad con los espacios públicos adyacentes.
2. En tanto no se desarrollen los sectores de planeamiento, el espacio correspondiente al sistema general se mantendrá naturalizado e integrado con el paisaje actualmente existente en ambos ámbitos.

8. CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL

En el presente epígrafe se realiza una descripción preliminar del medio físico, biológico y socioeconómico de la zona de estudio

Tabla 1. Diagnóstico ambiental y territorial del ámbito de estudio.

Factor ambiental	Características del medio físico
Climatología	La zona presenta un clima templado frío en base a la clasificación agroclimática de J. Papadakis, y atendiendo a la clasificación climática de Köppen-Geiger, las condiciones meteorológicas de la zona de estudio se asocian a un clima Cfb (oceánico templado). La precipitación media, escasa e irregular, varía entre los 131 mm en primavera hasta los 44 mm en verano, siendo el total de 91,5 mm de media anual. La temperatura, por su parte, varía de los -4° C en invierno a los 20° C en verano, siendo las temperaturas medias de carácter suave. Los vientos predominantes poseen velocidades medias de 3-9 m/s de forma general, a 50 m de altura. Por su parte, la evapotranspiración potencial anual de 1.114.2 mm, que va desde los 532,9 mm en verano a los 82 mm en invierno.
Atmósfera, calidad del aire y cambio climático	La zona de estudio se caracteriza por la presencia de actividades antrópicas debido al emplazamiento de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú. En base al informe publicado por el Departamento de Agricultura, Ganadería y Medioambiente del Gobierno de Aragón, “Informe de situación de la calidad del aire en la Comunidad Autónoma de Aragón 2022”, y partiendo de los datos recogidos en la estación más cercana al ámbito de estudio, la estación móvil UM1 Sabiñánigo, los niveles de SO₂, NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} y O₃ presentan concentraciones alejadas de los valores límite y de los valores objetivo. En la zona de Pirineos, en la que se encuentra el plan, se superó un total de 14 días el valor objetivo de O₃ para la protección de la salud humana en el período 2020 – 2022; sin embargo, si se cumple los parámetros para la protección de la vegetación. Adicionalmente, los datos registrados de la estación móvil UM1 Sabiñánigo, muestran un IDCA bueno (24 días al año) y razonablemente bueno (251 días al año), 74 regulares, 10 días desfavorables y ninguno muy desfavorables ni extremadamente desfavorable. Según los datos del Inventario de emisiones GEI en Aragón, en 2022 las emisiones ascendieron a 12.814 ktCO₂eq. Comparando las emisiones generadas en el año 2021, supone un incremento del 3,2%, y comparando con el año de referencia (1990) representa un descenso del 15%. Aragón representa el 4,4% de las emisiones totales de GEI de España. La EACC y la plataforma AdapteCCa pronostican para Aragón un incremento de temperatura media de 2,54°C en 2070 y de 4,04°C en 2100. Por lo que respecta a las precipitaciones, la EACC pronostica una disminución de entre 6 mm y 27 mm por década, un incremento de su variabilidad y un desplazamiento estacional de las mismas.
Orografía	La zona de estudio se encuentra en los municipios de Aísa y Jaca, los cuales presentan alturas medias de 1550 msnm y 1750 msnm respectivamente. La zona se caracteriza por la ausencia de grandes accidentes geográficos. En cuanto a las

Factor ambiental	Características del medio físico
	pendientes, en base a la información disponible en el IGN, el ámbito de estudio presenta pendientes “elevadas” y “muy elevadas” en todo el territorio donde se pretende actuar y en su entorno en general, aunque tienden a disminuir hacia el sur.
Geología y geomorfología	Las actuaciones objeto de estudio se encuentran ubicadas en la hoja 144-Ansó y la hoja 145-Sallent, pertenecientes al MAGNA. Las unidades geológicas se corresponden principalmente con lutitas, areniscas rojas y calizas. El emplazamiento de la estación inferior (Candanchú) se corresponde con la unidad geológica 41-gravas, arenas y limos; el tramo 1 (Candanchú – estación de giro) con las unidades 9-lutitas y areniscas rojas y 41; la estación de giro se corresponde con la unidad geológica 9; el tramo 2 (estación de giro – estación de Astún) con las unidades 32-lutitas areniscas rojas y calizas y 27-areniscas rojas, con la que corresponde la estación superior de Astún. En cuanto a la litoestratigrafía de la zona de estudio se corresponde con principalmente lutitas, areniscas, conglomerados y limos. No se localizan LIG dentro del ámbito de estudio.
Edafología y erosión	En base a la clasificación de la Soil Taxonomy, en la que se basa el Mapa de suelos de España, el ámbito de actuación se localiza sobre el tipo de suelo inceptisol. En cuanto a la pérdida de suelo por erosión, la zona de estudio se encuentra en una zona que posee baja erosionabilidad, con valores entre las 5 y 12 toneladas por hectárea por año.
Hidrología e hidrogeología	El ámbito de estudio se ubica en la Demarcación Hidrográfica del Ebro, y más concretamente en la subcuenca de Alto Aragón. En cuanto a las masas de agua superficiales cercanas al ámbito de estudio, se encuentran el río Aragón y el río de la Canal Royá. A menor escala se encuentran el regato Candanchú y un barranco innominado que es afluente del río Aragón. En cuanto a la calidad de las aguas, en base a la información disponible en el SITEbro, se determina para el río Aragón un muy buen estado ecológico y un buen estado químico, dando lugar a un estado general de las aguas bueno. Las infraestructuras proyectadas se encuentran sobre 2 masas de agua subterránea: Alto Gállego, que presenta un acuífero devónico donde dominan la facies bicarbonatada cálcica de mineralización muy bajas con conductividades registradas de entre $90\pm 150 \mu\text{S/cm}$; y Ezcaurre-Peña Telera que es un acuífero cárstico con un fuerte control estructural del flujo y en profundidad constituye un acuífero regional de importancia, si bien poco accesible. La calidad las aguas subterráneas se clasifica como buena en ambos casos.
Paisaje	El ámbito de estudio se encuentra dentro de las unidades de paisaje 3.01 –“Macizo de Aspe y la Sierra de Bernera” y la 3.02 –“Macizo de Peña collarada-Sierra telera”. De la misma manera el ámbito de estudio se ubica en una zona con calidad visual del paisaje principalmente alta, una fragilidad muy alta, haciendo que la aptitud del paisaje muy baja.
Vulnerabilidad	Tras analizar los diferentes riesgos potenciales se concluye que el riesgo es: - Muy bajo en relación con riesgos: de erosión, por deslizamiento de laderas y hundimientos, y colapsos. - Bajo en relación con: riesgos sísmicos, avalanchas, incendios forestales e inundabilidad en cuanto a accidentes intrínsecos de la actividad se evalúa como vulnerabilidad baja el riesgo asociado a incendio y fallos técnicos.

Factor ambiental	Características del medio biológico
Vegetación	Se trata de un territorio mayormente carente de arbolado en el que predomina el herbazal, originado por el aprovechamiento para deportes de invierno, en el que se entrelazan áreas boscosas principalmente de pino negro (<i>Pinus uncinata</i>), pino albar (<i>Pinus sylvestris</i>) y pequeños bosques de plantación identificados por la mezcla de coníferas autóctonas de la región bio-geográfica alpina. En torno a los cursos de agua cercanos, no aparecen formaciones de vegetación. Tras haber revisado la bibliografía, no se han observado especies de flora protegida ni árboles catalogados como singulares en el ámbito de estudio.
Hábitats de Interés Comunitario (HIC)	En el ámbito de estudio se localizan los HIC no prioritarios 6210 - Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (<i>Festuco-Brometalia</i>), 6430 - Megaforbios eutrofos higrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montañoso a alpino, 4030 - Brezales secos europeos, 5130 - Formaciones de <i>Juniperus communis</i> en brezales o pastizales calcáreos, 4060 - Brezales alpinos y boreales, 6140 - Prados pirenaicos silíceos de <i>Festuca eskia</i>, 8220 - Pendientes rocosas silíceas con vegetación casmofítica, así como el HIC prioritario 6230* - . Formaciones herbosas con <i>Nardus</i>, con numerosas especies, sobre sustratos silíceos de zonas montañosas (y de zonas submontañosas de la Europa continental).
Fauna	La fauna del ámbito de estudio va ligada con el tipo de vegetación presente, se distinguen los siguientes hábitats faunísticos en la zona de estudio: praderas, zonas rocosas, bosques y zonas acuáticas. De acuerdo con el Inventario Español de Especies Terrestres (IEET), el ámbito de estudio se sitúa sobre las cuadrículas UTM 10x10 km 30TYN03 y 30TYN04. Así, se ha comprobado la relevancia de la avifauna en el entorno destacando especies como el quebrantahuesos (en PE según los catálogos nacional y autonómico), buitre negro y leonado, alimoche, águila real, culebrera europea, milano real, colirrojo real, chova piquirroja. Además, el ámbito de estudio se localiza en un área crítica del plan de recuperación del quebrantahuesos y en una zona designada por el RD 1432/2008 como de protección para la avifauna.
Áreas protegidas	Red Natura 2000 - el ámbito de estudio se localiza sobre la ZEPA "los Valles". Por otro lado, no se incluye ningún espacio bajo una figura internacional como los espacios designados como Reserva de la Biosfera o zona Ramsar. Respecto a los Espacios Naturales Protegidos (ENP), el ámbito de estudio no queda incluido bajo ninguna figura estatal ni autonómica. Sin embargo, en sus proximidades se encuentra: - Parque Natural de los Valles, a 550 m hacia el suroeste desde la estación Candanchú - Humedales singulares Ibón de Astún y el Ibón pequeño de Astún, situados a 400 m hacia el norte
Áreas de interés natural. Áreas importantes para la conservación de las aves (IBA)	El ámbito de estudio se encuentra localizado sobre la IBA 123 – "Belagua-Ansó-Hecho".

Factor ambiental	Características del medio socioeconómico
Medio socioeconómico	Los municipios afectados por las infraestructuras del proyecto de forma directa son Aísa y Jaca; y de forma indirecta por su cercanía se encuentra Canfranc. En general Aísa y Canfranc muestran una estabilidad poblacional a lo largo de los años, mientras que Jaca tuvo un descenso y ascenso abrupto en su población en el periodo 2013-2023. En general, la actividad económica principal de los municipios es el sector terciario, ligado al turismo(esquí); y en menor medida al sector primario.
Montes de utilidad pública (MUP)	El ámbito de estudio se encuentra sobre 2 MUP: - MUP nº 268 - “Puerto de Astún”, localizado en Jaca - MUP nº 184 – “Espelungue, Rioseta, Cananchú y Tortiellas”, localizado en Aísa
Patrimonio cultural	El proyecto ámbito de estudio supone un bajo riesgo a presentar afecciones al patrimonio cultural paleontológico. Por su parte, se encontraron 3 BIC: - Monasterio y hospital de Santa Cristina de Somport - Camino de Santiago - Castillo de Candanchú
Usos del suelo	El uso de suelo asociado al ámbito del proyecto corresponde en su mayoría con herbazales y pastizales. Además, se encuentra un casco urbano y cercano a Candanchú se encuentra el uso de suelo ferroviario.
Vías pecuarias	El ámbito de estudio incluye una vía pecuaria sin clasificar. Además, en las proximidades se encuentran las siguientes vías pecuarias: - Colada de la Canal Roya - Cañada Real de Villanúa - Colada del Pico de la Garganta
Infraestructuras	La zona de estudio cuenta con una red de ejes de acceso, formada por la N-240, A-21, A-23, N-330, N-134 y N-330a. De la misma manera, se encuentra en las cercanías la estación internacional de trenes de Canfranc. Como se mencionó anteriormente pasa por el trazado proyectado un itinerario conformado por el camino de Santiago junto a otros 2 grandes recorridos (GR). Se observan 3 tendidos eléctricos de media tensión y la subestación eléctrica de transformación de Candanchú. Por último, por el ámbito de estudio ya discurren diversos remotes y telesillas.

Fuente. Elaboración propia.

9. POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO

Uno de los cometidos esenciales de la Evaluación Ambiental Estratégica es analizar las posibles consecuencias que la modificación del planeamiento urbano tendrá sobre los diferentes factores del medio, así como aportar las medidas dirigidas a minimizar los efectos negativos, en cumplimiento con la normativa ambiental de aplicación.

Tras la caracterización del estado actual del medio, se va a realizar la identificación y valoración de los efectos significativos previsible que supondrá la modificación del planeamiento urbano de Aísa-Candanchú.

Se entiende como “efecto significativo” la alteración de carácter permanente o de larga duración de un valor natural y, en el caso de espacios de la Red Natura 2000, cuando además afecte a los elementos que motivaron su designación y objetivos de conservación.

Para ello, se realiza una identificación y valoración de las acciones generadas por la alternativa seleccionada previamente.

Los efectos de la alteración provocada se clasifican según la gravedad de cada impacto en 4 categorías:

- **Impacto compatible:** la recuperación del estado preoperacional del factor ambiental afectado es inmediata tras el cese de la actividad, y no precisa la prescripción de medidas protectoras o correctoras.
- **Impacto moderado:** la recuperación del estado preoperacional del factor ambiental afectado no precisa prácticas protectoras o correctoras intensivas, si bien este proceso de restablecimiento requiere cierto tiempo.
- **Impacto severo:** la recuperación del estado preoperacional del factor ambiental afectado exige la adecuación de medidas protectoras o correctoras intensivas y, aun adoptando tales medidas, dicha recuperación precisa de un periodo de tiempo dilatado.
- **Impacto crítico:** su magnitud es superior al umbral aceptable y produce una pérdida permanente de las condiciones ambientales previas sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas preventivas, protectoras o correctoras.

Además de estas categorías definidas en la normativa vigente, exclusivas para afecciones de carácter negativo, se considera oportuno valorar y tener en cuenta también los impactos positivos que puedan derivarse por el desarrollo del Plan Especial y la ejecución del proyecto en cuestión. De esta manera se define una categoría de impacto adicional:

- **Impacto positivo:** aquel que produce una mejora del factor del medio considerado, tanto a corto, medio o largo plazo.

El análisis se ha realizado distinguiendo los efectos más significativos de cada una de las fases previstas para el desarrollo de las actuaciones programadas:

- **Fase de construcción:** tras la aprobación del Plan y la obtención de las licencias de obra. En esta fase se incluye la construcción de las nuevas instalaciones.
 - Ocupación de terrenos
 - Despejes y desbroces
 - Tránsito de la maquinaria
 - Movimiento de tierra, excavaciones y acopio de materiales
 - Montaje de la infraestructura
 - Residuos generados, gestión y transporte
- **Fase de operación:** una vez terminadas las obras, evaluación de los efectos debido al funcionamiento de las nuevas instalaciones

- Presencia y operatividad de las nuevas instalaciones
- Conservación y mantenimiento
- **Fase de desmantelamiento:** al final de la vida útil de las instalaciones.
 - Desmontaje de la instalación
 - Tránsito de maquinaria
 - Generación de residuos
 - Integración ambiental, restauración del terreno

A este respecto, **no se prevé ningún efecto ambiental significativo a nivel de planificación**, ya que solo se va a proceder a la compatibilidad de usos con el transporte por cable que comunica las estaciones de esquí de Astún-Candanchú ya existentes. Asimismo, no se han encontrado incompatibilidades que desaconsejen o impidan su desarrollo.

Sin embargo, dada la actuación a acometer y el trámite administrativo de evaluación ambiental de aplicación, en este capítulo se procede a realizar un análisis de los posibles efectos ambientales previstos. El mayor impacto será el generado durante la fase de obras y los elementos del medio que podrían verse afectados por la actuación son:

- Atmósfera
- Contaminación acústica
- Suelo y geomorfología
- Vegetación
- Fauna
- Paisaje
- Usos del suelo
- Factores socioeconómicos

De esta forma, se destaca que todas actuaciones deberán ser evaluadas en el procedimiento correspondiente que se derive del acatamiento de la modificación prevista.

10. INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

En este apartado se cita y se describe los planes y herramientas de planificación autonómicos que guardan una relación directa o indirecta con el proyecto. El equipo consultor ha analizado la totalidad de los instrumentos de planificación existentes manteniendo, únicamente, aquellos que guardan dicha relación de manera coherente.

Tabla 2. Planes sectoriales y territoriales concurrentes relacionados con el proyecto.

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
Estrategia de Ordenación del Territorio (EOTA)	La EOTA analiza las estrategias de desarrollo territorial en torno a veinte objetivos: ▪ Objetivo 1. Promover la implantación de actividades económicas ▪ Objetivo 2. Acceso a un alojamiento accesible y adecuado ▪ Objetivo 3. Organización de los equipamientos ▪ Objetivo 4. Facilitar la movilidad ▪ Objetivo 5. Escenario vital y patrimonio territorial ▪ Objetivo 6. Compatibilidad ambiental ▪ Objetivo 7. Viabilidad económica del desarrollo territorial ▪ Objetivo 8. Favorecer la cohesión social ▪ Objetivo 9. Equilibrio territorial ▪ Objetivo 10. Equilibrio demográfico ▪ Objetivo 11. Gestión de los recursos naturales ▪ Objetivo 12. Gestión eficiente de los recursos hídricos ▪ Objetivo 13. Gestión eficiente de los recursos energéticos ▪ Objetivo 14. Sostenibilidad de las infraestructuras ▪ Objetivo 15. Mejorar los recursos humanos ▪ Objetivo 16. Mejorar la gobernanza del territorio ▪ Objetivo 17. Adecuación del régimen jurídico del territorio ▪ Objetivo 18. Sistema de asentamientos ▪ Objetivo 19. Espacios homogéneos y funcionales ▪ Objetivo 20. Mejorar el conocimiento de los riesgos naturales e inducidos y limitar sus efectos	En el presente caso, dado que el objeto del proyecto es la unión de dos estaciones de esquí y montaña ya existentes, mediante una telecabina, reduciendo el uso de vehículos y desplazamientos por carretera, se va a centrar el estudio de la integración en la EOTA en aquellos objetivos que se encuentran más relacionados con el proyecto y que reconocen al sector de la nieve, deportivo y turístico, como un elemento favorable desde el punto socioeconómico, vertebrador y ambiental. La interrelación con el PIGA se contempla en los objetivos remarcados en negrita, en la columna anterior: actividades económicas, alojamiento accesible, equipamientos, movilidad, compatibilidad ambiental, cohesión social, equilibrio territorial y demográfico, gestión de los recursos naturales, sostenibilidad de las infraestructuras, mejora de la gobernanza territorial, sistema de asentamientos, espacios homogéneos y funcionales. El proyecto genera un dinamismo económico en el área de influencia mediante el incremento de actividad económica, facilitando la comunicación de la población residente y temporal, minimizando las emisiones de carbono y los riesgos de desplazamiento. Permite hacer más cómoda la vida en los valles, en beneficio de la población mejorando su calidad de vida. Es una infraestructura medioambientalmente sostenible que comunica dos valles y favorece el desarrollo de actividades turísticas conjuntas.

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés	Las directrices tienen por objeto la ordenación conjunta e integrada y el desarrollo territorial sostenible del espacio pirenaico aragonés. Tiene cuatro objetivos principales: ■ Establecer criterios de protección y desarrollo sostenible de los sistemas, espacios y actividades estructurales del Pirineo aragonés, compatibles con el mantenimiento de la población y de sus actividades económicas. ■ Establecer criterios de ordenación de usos del suelo, de acuerdo con las características geográficas, ambientales, paisajísticas y culturales del mismo, mediante la zonificación del territorio, para una utilización racional del suelo, señalando medidas cautelares sobre la conservación de la naturaleza, del medio ambiente y los valores culturales, identificando las áreas territoriales que deban ser objeto de especial protección. ■ Establecer un marco de referencia para el planeamiento territorial y urbanístico del espacio pirenaico, y señalar condiciones mínimas de volúmenes y estéticas de la edificación, y características de las obras de urbanización. ■ Salvaguardar y restaurar el paisaje del espacio pirenaico	Las Directrices se relacionan con el Proyecto en los puntos siguientes: ■ La implementación de la telecabina permitirá articular mejor los valles pirenaicos, generando mayor actividad económica, transferencia económica y mejoras en las comunicaciones. ■ Genera una reurbanización territorial al permitir la continuidad territorial de facto de las áreas de intervención y núcleos poblacionales más directamente implicadas. ■ Permite respetar el paisaje pirenaico y ponerlo en valor al favorecer la movilidad de personas, tanto residentes como turistas, a través de un medio de comunicación sostenible y poco invasivo, en la práctica, del espacio público.
Planes especiales de protección civil en Aragón. (Planes especiales ante riesgo de inundaciones, de emergencias por incendios forestales, ante sismos, ante riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas)	Son instrumentos preventivos y organizativos de respuesta a situaciones de emergencia, catástrofe o calamidad formados por un conjunto de normas y procedimientos que prevén el marco orgánico-funcional y los mecanismos que permiten la movilización y la organización de los recursos humanos y materiales necesarios para hacer frente a dichas situaciones en el ámbito comarcal o municipal, así como la integración con otros planes de protección civil de ámbito superior. Se basan en el Plan Territorial de Protección Civil en Aragón (PLATEAR), del que derivan los planes territoriales y los planes especiales de protección civil, en sus diferentes temáticas (como las citadas en el nombre del Plan, en la columna anterior).	El Proyecto se liga con los planes especiales puesto que está afectado por zonas de inundabilidad potencial y de incendios forestales, al encontrarse en zona arbolada pirenaica. Asimismo, como cualquier infraestructura territorial, es afectada por los fenómenos atmosféricos adversos, como fuertes lluvias, viento o nieve, que pueden afectar a la infraestructura de la telecabina.

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
Plan Especial de Protección Civil ante fenómenos meteorológicos adversos de Aragón (PROCIFEMAR).	El Plan Especial de Protección Civil ante Fenómenos Meteorológicos Adversos de Aragón” (PROCIFEMAR) tiene por objeto establecer la organización y los procedimientos de actuación de medios y recursos públicos y privados con el fin de hacer frente a las emergencias por FMA en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Aragón, así como mantener informada al conjunto de la población. Este Plan sirve como instrumento de coordinación con los planes de protección civil territoriales y de autoprotección. Sirve, además, como instrumento de coordinación con cualesquiera otros planes de protección civil con los que esta sea requerida.	Tratándose de un plan de organización y elaboración de procedimientos de actuación, ejerce un rol de coordinación que deberá ser tenido en cuenta por cualquier infraestructura de envergadura como es la propuesta en el Proyecto Los planes especiales para cada tipo de riesgo individual son coordinados al conjunto de la población y a las entidades públicas y privadas afectadas más directamente.
Plan energético de Aragón 2024-2030 (borrador)	Los objetivos principales del PLEAR 2024-2030, en su estado actual de borrador, son los siguientes: 1. Descarbonización y transición energética 2. Impulso de las energías renovables 3. Eficiencia energética 4. Electrificación de la economía 5. Movilidad sostenible 6. Autoconsumo y comunidades energéticas 7. Refuerzo de las redes eléctricas 8. Innovación y empleo 9. Gobernanza y participación ciudadana 10. Financiación	Las actuaciones del Proyecto están directamente vinculadas con varios de los objetivos del Plan: ▪ La telecabina contribuirá a la descarbonización de los modos de transporte entre los valles, pasando a un modo eléctrico, y disminuyendo las emisiones de carbono. De este modo, contribuye directamente a los objetivos 1, 2, 4 y 5. ▪ Favorecerá la eficiencia energética (objetivo 4) al incorporar sistemas más eficientes de transporte entre valles. Al tratarse de un sistema de transporte masivo, reducirá medios individuales de transporte entre valles y entre turistas, para concentrarlo es un sistema de movilidad masiva, más eficiente.
Estrategia aragonesa de desarrollo económico 2021-2030	Los objetivos de la Estrategia Aragonesa de Desarrollo Económico 2021-2030 se resumen en los siguientes puntos: 1. Fortalecer los sectores tructores de la actividad económica.	Las actividades de montaña son el motor principal de la economía de los valles, junto con el sector primario, en consonancia con el objetivo 1 de la Estrategia. La instalación de una telecabina como la del proyecto va a contribuir a la desestacionalización del turismo, que, en la actualidad, se centra

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	- Apoyar la recuperación del tejido económico más dañado por la crisis y aumentar su resiliencia ante nuevos retos y cambios en los modelos de consumo. - Fomentar la atracción e implantación de nuevas iniciativas económicas y apoyar sectores emergentes. - Diversificar el tejido productivo para reducir dependencias y aumentar la competitividad. - Generar condiciones para fortalecer y vertebrar el desarrollo económico, combatiendo la despoblación. - Capacitar profesionales, crear empleo de calidad y apoyar el emprendimiento. - Modernizar la administración pública para que sea más ágil, justa y cercana a la ciudadanía. - Fortalecer el diálogo social y la gobernanza, promoviendo la participación de los agentes sociales. - Modernizar la sociedad combinando eficiencia económica con justicia social. - Minimizar las consecuencias de riesgos globales emergentes en la economía y sociedad aragonesa.	en los meses de nieve (esquí). En línea con el objetivo 2, ya que el turismo fue gravemente afectado por la crisis del Covid-19, y con el 4, ya que permitirá diversificar las actividades productivas, actualmente muy centradas en el turismo de nieve. Una telecabina de este tipo permitirá, además de comunicar mejor a los habitantes de los valles, apoyando las iniciativas para evitar la despoblación. Se generará un espacio económico más amplio, con mejores interconexiones sociales y económicas.
Plan Aragonés de Estrategia Turística (PAET) 2025-2030 (propuesta)	El PAET se articula en 4 líneas estratégicas: producto, promoción, digitalización y gobernanza, con 12 objetivos estratégicos: - Diversificar la oferta turística: Integrar deporte, nieve, naturaleza, gastronomía, ciencia, cultura e historia. - Mejorar infraestructuras y servicios turísticos: Renovación sostenible, accesos, señalización y transporte. - Crear productos turísticos accesibles e inclusivos: Adaptación para personas con discapacidad. - Fomentar la autenticidad cultural: Promoción de tradiciones, artesanía y eventos locales.	El proyecto tiene una contribución directa en la diversificación de la oferta turística (objetivo 1) en el sentido de desestacionalizar la temporada turística, ampliándola en el tiempo y generando actividades, productos y negocios adicionales adaptados. Asimismo, contribuye directamente al objetivo 2, al tratarse de una infraestructura turística, de manejo sostenible, y que contribuye a la mejora de la accesibilidad turística y disminución de emisiones de carbono.

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	5. Incrementar el posicionamiento de Aragón: Campañas digitales, ferias, influencers y medios internacionales. 6. Fidelizar visitantes recurrentes: Programas de lealtad, experiencias personalizadas y apps móviles. 7. Diversificar segmentos de mercado: Enfocar en jóvenes, familias y turismo educativo. 8. Mejorar la experiencia del visitante con tecnología: Realidad aumentada, apps, guías digitales y destinos inteligentes. 9. Optimizar decisiones con análisis de datos: Big data, sensores, dashboards y predicción con IA. 10. Facilitar el acceso a la información: Portal web centralizado, chat-bots, recorridos virtuales y apps de transporte. 11. Coordinar actores públicos y privados: Consejos consultivos, mesas redondas, alianzas y plataformas de intercambio. 12. Asegurar la sostenibilidad del turismo: Incentivos verdes, monitoreo ambiental, campañas de sensibilización y certificaciones.	Es muy importante la contribución al objetivo 3, puesto que la telecabina permite la accesibilidad a personas de movilidad reducida, favoreciendo su inclusividad en la sociedad, la igualdad de oportunidades y la práctica de deportes adaptados que, hasta ahora, no era posible o presentaban una gran dificultad para su desarrollo efectivo.
Plan Estratégico de la Política Agraria Común (PEPAC) 2023-2027	El PEPAC integra los objetivos de la PAC con los FEADER, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural. A partir de 2023 el FEADER se integra plenamente en el PEPAC. Las ayudas en el ámbito del desarrollo rural tienen como objetivos: ▪ Contribuir con los compromisos medioambientales y climáticos, de la Red Natura 2000 y de la Directiva Marco del Agua. ▪ Mejorar la resiliencia ante el cambio climático a través de la conservación de recursos genéticos. ▪ Fomentar la protección del medio ambiente. ▪ Asegurar alimentos de calidad a través del apoyo a la agricultura y ganadería ecológica y la mejora del bienestar animal.	A priori, el PEPAC no contempla medidas relacionadas, directa o indirectamente, con el objeto del Proyecto o la construcción de infraestructuras de esta naturaleza. La estrategia prioriza proyectos que reduzcan emisiones y promuevan la movilidad sostenible. Una telecabina eléctrica que sustituya tráfico rodado en zonas sensibles podría alinearse con estos objetivos, siempre que se minimice su impacto ambiental. Asimismo, se valoran positivamente los proyectos que mejoren la conectividad y el acceso a servicios en zonas con menor población. Una

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	La Estrategia de Desarrollo Local LEADER 2023-2027 de la Jacetania y Alto Gállego se centra en estas dos comarcas y recoge las cuestiones vinculadas al desarrollo rural que, anteriormente, se desarrollaba a través de los programas de desarrollo rural. La Estrategia se centra en abordar los desafíos del despoblamiento, la sostenibilidad ambiental, la diversificación económica y la inclusión social. A través de un proceso participativo amplio, se identificaron necesidades clave como el acceso a la vivienda, la mejora del transporte, la autosuficiencia energética, el fomento del empleo verde y la formación en oficios tradicionales. La estrategia apuesta por proyectos tractoros como cooperativas energéticas, transporte a demanda y centros de transformación agroalimentaria, con una fuerte orientación hacia la innovación, la economía circular y el aprovechamiento de los recursos locales. El plan busca equilibrar el desarrollo territorial mediante inversiones en sectores estratégicos como el turismo sostenible, la agroalimentación, la gestión forestal y los servicios sociales. Se promueve la cooperación entre actores públicos y privados, la digitalización, la igualdad de género y el relevo generacional. Además, se articula con fondos europeos (FEADER, FEDER, FSE) y programas como "Pueblos Vivos" o "Jóvenes Dinamizadores Rurales", con un sistema de seguimiento basado en indicadores de impacto y evaluación anual. En conjunto, la estrategia plantea una hoja de ruta integral para revitalizar el territorio, mejorar la calidad de vida y garantizar un desarrollo rural resiliente y sostenible.	telecabina que conecte núcleos rurales o facilite el acceso a servicios turísticos o naturales podría contribuir a este objetivo. Con respecto al turismo sostenible y la desestacionalización turística, la estrategia reconoce la excesiva dependencia del turismo de nieve y la necesidad de diversificar la oferta turística. Una telecabina que funcione todo el año podría facilitar el acceso a zonas de alta montaña para actividades como senderismo, observación de la naturaleza o cicloturismo, contribuyendo a la desestacionalización
Plan Hidrológico del Ebro 2022-2027	Los objetivos del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Ebro (2022–2027) se definen principalmente en el artículo 40 del Texto Refundido de la Ley de Aguas (TRLA) y se complementan con lo establecido en la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE). En particular, los siguientes:	Si bien el Plan Hidrológico no regula ni menciona directamente proyectos como una telecabina, sí establece un marco normativo y ambiental que condiciona su viabilidad . Cualquier proyecto de este tipo deberá:

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	- Conseguir el buen estado y la adecuada protección del dominio público hidráulico y de las aguas. - Satisfacción de las demandas de agua, garantizando el abastecimiento y los usos prioritarios. - Equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial, promoviendo la cohesión territorial. - Incrementar las disponibilidades del recurso, mediante obras, eficiencia y gestión. - Proteger la calidad del agua, reduciendo la contaminación y mejorando el estado ecológico. - Economizar su empleo y racionalizar sus usos, fomentando la eficiencia y sostenibilidad. - Compatibilizar los usos del agua con el medio ambiente y otros recursos naturales.	- Evaluar su impacto sobre el medio hídrico y natural. - Coordinarse con las autoridades hidráulicas y ambientales. - Cumplir con los objetivos de conservación y sostenibilidad del plan. Asimismo, determina que cualquier infraestructura que afecte al dominio público hidráulico, cauces, zonas protegidas o masas de agua, requerirá una evaluación de impacto ambiental. De la misma manera, si la telecabina atraviesa o afecta a espacios de la Red Natura 2000, zonas de captación de agua o hábitats sensibles, se deben establecer objetivos ambientales adicionales y medidas de protección. Finalmente, señala que si en zonas de montaña, especialmente en barrancos o valles estrechos, se debe considerar el riesgo de crecidas súbitas o movimientos de ladera.
Plan de Gestión del Riesgo de Inundación 2022-2027	El objetivo general del PGRI es reducir el riesgo de inundación y sus consecuencias negativas sobre la salud humana, el medio ambiente, el patrimonio cultural y la actividad económica, mediante una actuación coordinada de todas las administraciones públicas y la sociedad. Como objetivos operativos y específicos, estable los siguientes: - Incrementar la percepción del riesgo y la autoprotección: formación a agentes sociales y económicos; estrategias de comunicación y materiales divulgativos; - Mejorar la coordinación administrativa entre todos los actores involucrados: crear una estructura administrativa adecuada para la coordinación. - Mejorar el conocimiento para la adecuada gestión del riesgo: actualizar e implantar estudios y herramientas informáticas.	El PGRI no regula directamente la construcción de telecabinas, aunque sí establece un marco normativo y técnico que debe ser considerado en la evaluación ambiental y de riesgos de cualquier infraestructura en zonas montañosas. Esto incluye: - Análisis de peligrosidad e inundabilidad. - Evaluación de impacto hidromorfológico. - Coordinación con el Plan Hidrológico y con la normativa de protección civil. El PGRI incluye criterios y principios técnicos que deben ser tenidos en cuenta en la construcción de

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	- Mejorar la capacidad predictiva ante avenidas e inundaciones: Desarrollar un sistema de predicción del riesgo. - Contribuir a una mejor ordenación del territorio y gestión de la exposición en zonas inundables: aplicar normativa y actualizar planeamiento urbanístico. - Reducir el riesgo mediante la disminución de la peligrosidad para la salud, economía, patrimonio y medio ambiente: obras de conservación y protección compatibles con los objetivos ambientales. - Mejorar la resiliencia y reducir la vulnerabilidad de los elementos en zonas inundables: implantar guías técnicas mediante programas de formación. - Mejorar o mantener el buen estado de las masas de agua mediante mejoras hidromorfológicas: restauración fluvial y medidas naturales de retención de agua. - Facilitar la gestión de episodios de inundación y la recuperación de la normalidad: establecer instrumentos de planificación y protocolos de actuación.	proyectos de infraestructuras como una telecabina. Evaluación del riesgo en zonas de montaña: el PGRI incluye estudios específicos sobre la influencia del cambio climático en zonas de cabecera como el Segre, Noguera Pallaresa y Gállego, donde se prevé un aumento significativo de la precipitación extrema. Estas zonas son susceptibles a crecidas rápidas (<i>flash floods</i>), especialmente en barrancos o valles estrechos, lo que puede afectar a infraestructuras como telecabinas, estaciones base o accesos. Asimismo, cualquier infraestructura que se ubique en una Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI) debe ser evaluada en términos de su exposición y vulnerabilidad, elemento al que se ha prestado especial interés en este Plan en la ubicación de las estaciones y su trazado. El PGRI promueve medidas de prevención y adaptación, como evitar nuevas construcciones en zonas inundables o aplicar soluciones basadas en la naturaleza.
Plan de Gestión de Residuos de Aragón, prevención y economía circular. (GIRAPEC) 2024-2030 (propuesta)	El Plan de Gestión Integral de Residuos Aragón, Prevención y Economía Circular, (Plan GIRAPEC) establece objetivos sobre la gestión de los residuos en Aragón hasta 2030, para promover la transición hacia una economía circular, así como integrar la participación de toda la sociedad en las políticas de residuos y contribuir a la lucha contra el cambio climático. Sus objetivos estratégicos se centran en la sostenibilidad, la economía circular y el cumplimiento de la normativa europea y estatal. Prevenir la generación de residuos	El Plan GIRAPEC establece un marco normativo y estratégico que podría afectar o condicionar indirectamente un proyecto de este tipo, especialmente si se ubica en zonas de alta sensibilidad ambiental como el Pirineo aragonés. Cualquier infraestructura nueva, como una telecabina, deberá cumplir con la elaboración de una evaluación de impacto ambiental; la revisión de la compatibilidad con la gestión de residuos y aguas

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	- Reducir la cantidad de residuos generados en origen. - Fomentar el ecodiseño y el consumo responsable. - Promover la economía circular - Reutilizar materiales y productos. - Impulsar el uso de materias primas secundarias. - Avanzar en la preparación para la reutilización (PxR) - Facilitar la reparación, reacondicionamiento y remanufactura de productos. - Fomentar una recogida separada de alta calidad - Implantar la recogida selectiva de biorresiduos, textiles, aceites usados, residuos peligrosos domésticos y voluminosos. - Reducir el vertido de residuos - Limitar el uso de vertederos a residuos no reciclables. - Cumplir con los objetivos de reducción de vertido de residuos biodegradables. - Garantizar una red de gestión de residuos suficiente y adaptada - Evaluar y planificar infraestructuras necesarias (plantas de compostaje, puntos limpios, estaciones de transferencia, etc.). - Asegurar la transparencia y sostenibilidad económica - Establecer tasas justas que reflejen el coste real de la gestión de residuos. - Mejorar la trazabilidad y control de los flujos de residuos. - Impulsar la participación social y la gobernanza - Incluir a todos los sectores (ciudadanía, empresas, administraciones) en la toma de decisiones y ejecución del plan. - Contribuir a la lucha contra el cambio climático	y la protección de zonas de montaña y Red Natura 2000. Asimismo, un proyecto de telecabina debería prever un plan de gestión de residuos durante su construcción y operación. El plan reconoce que zonas turísticas del Pirineo pueden generar más residuos per cápita, lo que podría influir en la planificación de servicios de recogida y tratamiento si se incrementa la afluencia por nuevas infraestructuras. La instalación de una telecabina puede contribuir a la disminución de residuos derivados del desplazamiento de vehículos individuales y la concentración de las acciones de depósito, selección y recogida de residuos en puntos únicos, más fácilmente gestionables por las autoridades ambientales y más cómodos para habitantes y turistas.

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	- Reducir emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la gestión de residuos. - Promover el uso de biogás y compost como alternativas sostenibles.	
Estrategia Aragonesa de Cambio Climático (EACC 2030)	La Estrategia Aragonesa de Cambio Climático (EACC 2030) es la consecuencia de la firme adhesión del Gobierno de Aragón al Acuerdo por el Clima alcanzado en la Cumbre de París, así como a las prioridades políticas europeas y nacionales que se derivan del mismo y de los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas. Consecuentemente, la Estrategia formula los siguientes objetivos: - Contribuir a la reducción del 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero respecto a los niveles de 1990. - Reducir un 26% las emisiones del sector difuso con respecto al año 2005. - Aumentar la contribución mínima de las energías renovables hasta el 32% sobre el total del consumo energético. - Integrar las políticas de cambio climático en todos los niveles de gobernanza. 5. Desarrollar una economía baja en carbono en cuanto al uso de la energía y una economía circular en cuanto al uso de los recursos	La construcción y operación de una telecabina en los valles del Pirineo debe alinearse con los principios de la EACC 2030, lo que implica, a mínima la realización y análisis de: - Evaluación rigurosa de impacto ambiental y climático. - Compatibilidad con la conservación de ecosistemas de montaña. - Contribución a un modelo de turismo sostenible y adaptado. - Minimización de emisiones y huella de carbono. El Pirineo es identificado como una zona especialmente sensible al cambio climático, con riesgos como: reducción de nieve acumulada; pérdida de biodiversidad; aumento de fenómenos extremos (inundaciones, sequías); impacto de las consecuencias del cambio climático en turberas, ibones, glaciares y especies alpinas. Se promueve un turismo adaptado al cambio climático, con baja huella de carbono, con acciones como: diversificación de la oferta turística; reducción del uso del vehículo privado; fomento de

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
		transporte colectivo y sostenible y evaluación de la huella de carbono de las infraestructuras turísticas. Estos temas se relacionan, de manera directa, con los objetivos del Proyecto y contribuyen positivamente al cumplimiento de los objetivos de la Estrategia.
Plan general de carreteras 2013-2024	Se trata de un Plan que sigue vigente puesto que el nuevo Plan de Carreteras no se ha iniciado todavía. En el momento actual, se ha licitado la elaboración del Plan pero sin haber sido adjudicado ni, por tanto, iniciados los trabajos. El Plan General de Carreteras de Aragón 2013–2024 es una estrategia integral que busca modernizar, conservar y mejorar la red viaria de la comunidad autónoma, con el objetivo de impulsar el desarrollo socioeconómico, mejorar la seguridad vial y garantizar la cohesión territorial. El plan parte de un diagnóstico detallado de la situación de las carreteras aragonesas, que en 2012 presentaban un estado de conservación deficiente, con una inversión históricamente baja en comparación con otras comunidades. Se identifican más de 5.500 km de red autonómica, con una distribución desigual de titularidades y una necesidad urgente de mantenimiento y refuerzo de firmes. Entre sus objetivos principales se encuentran la mejora de la conectividad entre las principales ciudades y comarcas, la reducción de la siniestralidad en tramos de concentración de accidentes, y la integración de criterios de sostenibilidad ambiental en todas las fases del proyecto. El plan contempla intervenciones de acondicionamiento, construcción de nueva infraestructura, conservación ordinaria y extraordinaria, y actuaciones específicas en áreas urbanas. Además, se promueve la coordinación entre administraciones públicas y la colaboración con entidades locales para optimizar recursos y priorizar actuaciones de interés común.	Aunque el Plan General de Carreteras de Aragón 2013–2024 no contempla de forma explícita la construcción de una telecabina en el Pirineo, sí establece un marco estratégico que puede resultar muy favorable para el desarrollo de un proyecto de estas características, especialmente si se plantea como una infraestructura complementaria a la red viaria y con un enfoque de sostenibilidad, accesibilidad y desarrollo territorial. Uno de los ejes fundamentales del plan es la mejora de la accesibilidad a zonas de interés turístico y económico, con especial atención a los valles pirenaicos. Además, el plan prioriza las actuaciones que contribuyan al desarrollo socioeconómico y a la creación de empleo en el medio rural. Una telecabina bien planificada puede convertirse en un motor de dinamización turística durante todo el año, ayudando a desestacionalizar la oferta y a generar nuevas oportunidades para la población local. Si se acompaña de servicios complementarios como rutas de senderismo, centros de interpretación o actividades culturales, su impacto puede ser aún más significativo.

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	Con un presupuesto total de 1.535 millones de euros, el plan se estructura en tres fases (2013–2016, 2017–2020 y 2021–2024), y se estima que generará un impacto económico de 678 millones de euros en producción y la creación de más de 5.700 empleos. También se incluyen medidas ambientales rigurosas para minimizar el impacto sobre el medio natural, el paisaje, la fauna y el patrimonio cultural. En definitiva, se trata de una hoja de ruta ambiciosa y detallada que busca transformar la red de carreteras de Aragón en un instrumento clave para el desarrollo territorial equilibrado y sostenible.	La comarca de la Jacetania, situada en el extremo noroccidental de Aragón y con Jaca como principal núcleo urbano, representa un territorio estratégico tanto por su valor natural y paisajístico como por su potencial turístico y de conexión transfronteriza con Francia. En este contexto, la construcción de una telecabina en de sus valles pirenaicos como Astún se alinea con los objetivos del Plan. El plan establece como prioridad la mejora de la accesibilidad a zonas de interés turístico y económico, así como la vertebración del territorio a través de una red mallada de carreteras que conecte las principales ciudades y comarcas. Una telecabina que complementa esta infraestructura viaria, facilitando el acceso a zonas de alta montaña o a estaciones de esquí, podría contribuir a descongestionar el tráfico rodado, reducir el impacto ambiental y mejorar la experiencia del visitante
Plan de Información Geográfica de Aragón 2025- 2028	El Plan de Información Geográfica de Aragón (PIGAR) 2025-2028 tiene cinco objetivos principales: 1. Defensa del Sistema Cartográfico de Aragón (SCA): Asegurar la coordinación y colaboración entre las diferentes administraciones públicas y el sector privado en la producción, difusión y acceso a la información geográfica. 2. Producción y Mantenimiento de la Información Geográfica: Actualizar y mantener la cartografía básica y derivada, así como la información geográfica temática. Esto incluye la elaboración de mapas de riesgos, paisajes y otros productos cartográficos necesarios para la gestión del territorio. 3. Gestión y Difusión de la Información Geográfica: Facilitar el acceso a la información geográfica mediante la publicación de	El Plan de Información Geográfica de Aragón 2025-2028 (PIGAR) tiene varios objetivos y líneas de actuación que pueden influir positivamente en la construcción de este telecabina: • Planificación y ordenación del territorio: El PIGAR proporciona una base cartográfica y geográfica detallada que es esencial para la planificación y ejecución de grandes infraestructuras como la prevista, incluyendo mapas topográficos, estudios de impacto ambiental y análisis de uso del suelo. • Coordinación interadministrativa: El plan fomenta la colaboración entre diferentes

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	datos y servicios conforme a la Directiva INSPIRE, y la actualización de plataformas como ICEARAGON y ARAGEA. 4. Plan de Formación e I+D+I: Fomentar la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación en cartografía e información geográfica. Esto incluye la organización de eventos, la asistencia a congresos y la creación de materiales didácticos. 5. Seguimiento del Plan de Información Geográfica de Aragón: Realizar un seguimiento semestral de las acciones del plan, difundir los avances y asegurar la integración de otras unidades administrativas en el proceso.	administraciones y organismos, lo cual es crucial para proyectos de infraestructura que requieren permisos y coordinación entre múltiples entidades • Acceso a datos geoespaciales: El PIGAr facilita el acceso a datos geoespaciales actualizados, lo que permite una mejor toma de decisiones y una planificación más precisa que será necesario aplicar en el desarrollo de este proyecto. • Sostenibilidad y medio ambiente: Uno de los objetivos del PIGAr es promover el desarrollo sostenible mediante el uso de información geográfica para minimizar el impacto ambiental, elementos que han sido aplicados en la elaboración de este PIGA. En resumen, el PIGAr 2025-2028 proporciona las herramientas y la información necesaria para apoyar la planificación, coordinación y ejecución de proyectos de infraestructura como el telecabinas, asegurando que se realicen de manera eficiente y sostenible y por tanto aseguran la toma de decisiones de planificación correctas.
Estrategia aragonesa de biodiversidad y Red Natura 2000. Horizonte 2030	La Estrategia Aragonesa de Biodiversidad y Red Natura 2000, para conseguir la visión a 2030 contemplada por el Gobierno de Aragón, tras el diagnóstico sobre el estado de conservación de la diversidad biológica en Aragón, se definen siete objetivos estratégicos de los que derivan los objetivos específicos y las líneas de actuación, que contribuyen a dar forma a esta apuesta de futuro para la conservación de la biodiversidad y la optimización de su gestión en la Comunidad Autónoma.	El proyecto de telecabinas entre Astún – Candanchú propone desde sus primeras etapas en la redacción del PIGA un respeto a la biodiversidad y Red Natura 2000. En relación con la construcción de la telecabinas, la estrategia aborda varios aspectos que podrían ser relevantes, destacando el impacto socioeconómico y la gestión de espacios naturales protegidos

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	1. Detener la pérdida y deterioro de la biodiversidad mejorando su estado de conservación. 2. Mejorar la gestión de los espacios regulados por su interés natural. 3. Favorecer los equilibrios entre protección de la biodiversidad, desarrollo y bienestar. 4. Mejorar la gobernanza y la gestión administrativa de la biodiversidad. 5. Garantizar la transversalidad política de la protección de la biodiversidad. 6. Mejorar la comunicación social de la biodiversidad. 7. Promover la contribución de la biodiversidad a la I+D+i en Aragón.	Respecto a los aspectos socioeconómicos, la estrategia reconoce la importancia de equilibrar la conservación de la biodiversidad con el desarrollo socioeconómico del mismo modo que la construcción de la telecabina también es evaluada desde su contribución al desarrollo local, generación de empleo y mejora de la calidad de vida de los habitantes de la zona. Además, la estrategia incluye la gestión de espacios naturales protegidos y la Red Natura 2000. La construcción de la telecabina en estos espacios está requiriendo de una planificación cuidadosa para evitar la fragmentación de hábitats y garantizar la conectividad ecológica en el desarrollo de la redacción del PIGA. Por todo ello, dentro de los objetivos estratégicos propuestas destaca de manera especial en favorecer el equilibrio entre protección de la biodiversidad, desarrollo y bienestar a través de las medidas previstas tanto en el estudio de impacto ambiental como en las propias del Plan, garantizando la transversalidad dentro del proceso de participación entre los diferentes actores para proteger el ámbito de actuación y que están siendo tenidos en cuenta en el desarrollo del proyecto.
Plan Forestal de Aragón	El Plan Forestal de Aragón, aprobado en 2022 y con un horizonte temporal de 10 años se articula como el instrumento director de la política forestal de la Comunidad Autónoma de Aragón y tiene diez objetivos: 1. Garantizar la sostenibilidad de los espacios y recursos forestales del monte aragonés.	El proyecto respeta el ecosistema en que se desarrolla la actuación incorporando en su desarrollo actuaciones que mitiguen su puesta en marcha. En primer lugar, el desarrollo de la telecabina es respetuoso con el hábitat en que se desarrolla estableciendo medidas que minimicen los efectos

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	- Favorecer la contribución de los ecosistemas y hábitats forestales a la conservación de la naturaleza, la diversidad biológica, la alternancia del paisaje y la mejora del medio ambiente. - Mitigar los efectos del cambio climático reforzando el papel de los bosques como los únicos sumideros naturales de carbono gestionables. - Incorporar al sector forestal como estratégico en la bioeconomía emergente, la construcción sostenible y el consumo responsable de productos forestales. - Procurar un escenario normativo y financiero propicio, la simplificación administrativa que facilite la reactivación del sector forestal aragonés y la movilización de recursos forestales, - Integrarse en las políticas emergentes de transición energética y descarbonización, promocionando el uso y aprovechamiento sostenible de la biomasa forestal (bioenergía) como fuente de energía renovable. - Contribuir al desarrollo socioeconómico sostenible del medio rural, - Favorecer el asentamiento de población en el medio rural ante el reto demográfico que supone su despoblamiento, - Adaptar la programación de la política forestal aragonesa a los periodos de financiación FEADER-FEDER de la Unión Europea y, en particular, dentro del marco de aplicación de los Programas de Desarrollo Rural (PDR) y el Plan Estratégico Nacional (Política Agraria Común (PAC)-post 2020). - Visibilizar el papel esencial de los bosques en la sociedad dando a conocer la gestión forestal sostenible, ordenada y acreditada, que es ambientalmente responsable e	sobre el paisaje en el que se ubica y de manera especial el sector forestal. Además, la modificación de los hábitos en materia de movilidad contribuirá a una actuación más respetuosa del entorno y por ende al sector forestal de la zona. Dentro de los ejes previstos en el Plan Forestal de Aragón el proyecto fomenta especial el relativo a la conservación de la biodiversidad del entorno así como la protección y defensa del sector forestal aragonés mediante medidas compensatorias de desarrollo que mitiguen los efectos de la construcción.

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	imprescindible para la conservación y uso sostenible de los espacios forestales. Ejes Para alcanzar los objetivos que se pretenden, se establecen seis ejes estratégicos. Estos ejes están presididos por un eje transversal prioritario de fomento y desarrollo de la planificación forestal de Aragón y simplificación administrativa, y el resto de los ejes son: • Conservación de la biodiversidad y el patrimonio natural aragonés. • Prevención, protección, salud, seguridad y defensa del monte aragonés ante riesgos naturales y ambientales. • Incorporación del sector forestal aragonés a la bioeconomía (economía y empleo verde) para su desarrollo socioeconómico sostenible. • Desarrollo y mejora del conocimiento, la divulgación y la cultura forestal aragonesa. • Modelo de gobernanza del monte aragonés.	
III Plan Autonómico de Investigación, Desarrollo e Innovación 2021-2027 (III PAIDi 21-27)	Aragón, en el ámbito de la I+D+i, afronta cinco retos fundamentales descritos en el III Plan Autonómico de Investigación, Desarrollo e Innovación 2021-2027 (III PAIDi 21-27) del Gobierno de Aragón siguientes: • Alcanzar la excelencia científica, atraer y retener el talento. • Transferir con eficacia el conocimiento generado. • Incrementar la internacionalización. • Mejorar la coordinación y gestión • Involucrar a la sociedad.	El desarrollo del proyecto de la telecabina entre Astún y Candanchú aporta en la zona la dotación de una infraestructura de última generación en contraste con la dotación actual existente permitiendo la posibilidad de incremento de transferencia de conocimiento sobre mejoras en la movilidad así como el incentivo de la colaboración público-privada y el emprendimiento. En este sentido se prevé situar a esta infraestructura como referencia en el Pirineo aragonés

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
	Estos cinco retos se transforman en objetivos específicos de los que se derivan 9 líneas estratégicas para cuya consecución se han diseñado 14 programas específico compuestos por 24 acciones. Las 9 líneas estratégicas son las siguientes: 1. Potenciar la carrera científica y técnica. 2. Promocionar la investigación científica y tecnológica de excelencia. 3. Mejorar el equipamiento e infraestructuras de la investigación y transferencia. 4. Creación y consolidación de ecosistemas de I+D+i, incentivando la colaboración pública privada, la innovación, el emprendimiento y la transferencia del conocimiento. 5. Promover la cooperación internacional, nacional y regional. 6. Gestión y difusión del sistema de Gobernanza de la I+D+i de Aragón. 7. Planificación e información sobre instrumentos de ayuda a la I+D+i 8. Evaluación y seguimiento de las políticas públicas de I+D+i 9. Alentar la cultura y vocaciones científicas.	facilitando el desarrollo de actividades económicas que impulsan la desestacionalización del sector de la nieve. De este modo, algunos de los aspectos que aporta esta construcción y que se impulsan con líneas específicas del Plan destacan los siguientes: • Innovación y Transferencia Tecnológica: La construcción de la telecabina puede verse beneficiada por el impulso del Plan a las actuaciones que fomenta la colaboración público-privada y la transferencia de conocimiento. • Ecosistemas de I+D+i: La creación y consolidación de ecosistemas de I+D+i puede facilitar la colaboración entre empresas tecnológicas, universidades y centros de investigación para desarrollar y optimizar tecnologías relacionadas con la telecabina. • Sostenibilidad y Energías Renovables: El desarrollo de una telecabina de última generación incorpora tecnologías de energías renovables o soluciones sostenibles que se alinean con los objetivos del plan en cuanto a la transición ecológica y el uso de energías limpias. • Desarrollo Territorial: La implementación de la telecabina va a contribuir a un óptimo desarrollo territorial, mejorando la conectividad y el acceso en áreas rurales o turísticas, lo cual es un aspecto importante del plan.

Plan o Programa	Objetivos	Interrelación con el PIGA
		En definitiva, el III PAIDi 2021-2027 proporciona un marco estratégico que puede apoyar proyectos como la construcción de la telecabina a través de la promoción de la innovación, la colaboración público-privada, la mejora de infraestructuras y el enfoque en la sostenibilidad.

Fuente. Elaboración propia

11. MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS PARA REDUCIR, ELIMINAR O COMPENSAR LOS EFECTOS AMBIENTALES NEGATIVOS

El objetivo de proponer medidas preventivas y correctoras es eliminar y/o minimizar las afecciones negativas que derivan de la actuación de transformación urbanística para compatibilizarlo con el transporte por cable.

Por un lado, las medidas preventivas evitan la aparición del impacto, por lo que este no se produciría. Por otro lado, las medidas correctoras se aplican sobre los impactos que son recuperables.

Se debe recordar que las mejores medidas aplicables, en ocasiones, están relacionadas con la implicación y el buen comportamiento ambiental cotidiano del equipo de trabajo encargado de la realización de las obras que ello conlleve, y de los servicios municipales y ciudadanos durante su funcionamiento.

Para la definición de las medidas se han tenido en cuenta los siguientes puntos:

- Siempre que se ha podido se ha incidido en el diseño del proyecto, de tal forma que la alteración potencial se pueda reducir de forma significativa en origen.
- Medidas de carácter preventivo. En este sentido, los efectos sobre el medio se podrán reducir de forma significativa durante las fases de construcción y funcionamiento, por lo que se han tenido en cuenta una serie de normas y medidas preventivas y protectoras que se deberán aplicar durante estas fases.
- Algunas medidas correctoras se llevarán a cabo según los resultados que se obtengan en el Programa de Vigilancia Ambiental en la fase de construcción, ya que durante su aplicación se podrá cuantificar, de forma más precisa, las alteraciones asociadas.

A continuación, se van a indicar una serie de medidas de carácter genérico y de aplicación básica para instrumentos de planeamiento. Cabe señalar que el proyecto constructivo valorará y presupuestará las medidas preventivas y correctoras ambientales que deben adoptarse, así como la vigilancia ambiental en fase de construcción y de funcionamiento.

En general, en **fase de planificación** se han tomado en consideración estas medidas:

- Las actuaciones previstas se realizarán atendiendo al planeamiento urbanístico municipal en vigor, con objeto de adecuar las nuevas infraestructuras al planeamiento vigente y que no entre en conflicto con el mismo.
- La definición de distintas alternativas se configura como medida preventiva por sí misma, ya que de este modo se va concretando el diseño que, desde un punto de vista ambiental, técnico-económico y social, resulta más eficiente desde el punto de vista de su localización y efectividad.
- En este sentido, se consideran medidas preventivas de la fase de diseño los condicionantes establecidos en el análisis de alternativas para la selección de la ubicación de las infraestructuras que integran el proyecto.
- Se tendrán en consideración criterios ambientales para la selección de proveedores y contratistas.
- Se designará a un responsable (asistente técnico medioambiental) del correcto desarrollo de las medidas protectoras y correctoras durante el desarrollo de las obras.
- Se desarrollará un Plan de formación ambiental general y específico para cada uno de los diferentes puestos de trabajo en fase de construcción. En esta formación deberá ir incluido un Plan de actuación en caso de accidente, así como una adecuada formación en cuanto a la gestión de los residuos generados en obra. Esta formación también irá orientada a mejorar el conocimiento de los efectos ambientales ocasionados por el proyecto y las medidas a adoptar para mitigarlos o evitarlos.
- Tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento, se considerarán únicamente aquellos equipos cuyas especificaciones de fabricante aseguren el cumplimiento de las

limitaciones de emisión de contaminantes y de generación de ruidos y vibraciones establecidos por la legislación vigente o por las recomendaciones aceptadas a escala internacional al respecto. Esta buena praxis se hará extensible a la selección de los equipos de generación e instalaciones auxiliares.

- Se aprovecharán los caminos existentes evitando en la medida de lo posible la apertura y longitud de nuevos accesos.
- Se señalizarán y balizarán convenientemente todos los tramos afectados por las obras, antes y durante la ejecución de éstas, con el objeto de garantizar la seguridad vial y evitar molestias al tráfico en los puntos de intersecciones o donde el movimiento de vehículos pueda generar incomodidades al tránsito.
- También se señalizará y delimitará el cauce de los arroyos, así como las zonas de vegetación, Terreno Forestal y Bienes de Interés Cultural, con objeto de evitar afecciones no deseadas.
- Siempre que sea posible se reutilizará la tierra vegetal para las zonas que hayan sido alteradas, procedentes de los volúmenes de tierras retirados durante la obra.
- Se elaborará un Plan de Gestión de Residuos de Obra.
- En la medida de lo posible, se ajustará el calendario de los trabajos a los periodos de menor sensibilidad de la fauna, y se programarán los trabajos en función de sus impactos, como evitando los trabajos que impliquen emisiones sonoras elevadas en periodos críticos de reproducción y de cría de la avifauna más vulnerable presente en el ámbito de actuación.
- Siempre que sea posible, se evitará realizar las obras en periodos de máximo riesgo de incendios forestales, teniendo en cuenta el aumento del riesgo de incendio a causa de las acciones desarrolladas.
- En cualquier caso, como condicionante previo a la aprobación del proyecto, se deberá resolver favorablemente el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica al que se somete este Plan Especial.

Todas estas medidas cuentan con un carácter preventivo y la mayoría han sido consideradas en la fase de planificación, diseño y en la elección de alternativas.

Durante la **fase de construcción** se deberá atender a las siguientes medidas minimizadoras.

Ruido

- Limitaciones en horario, evitando la realización de obras o movimientos de maquinaria fuera del periodo diurno (22h - 07h) establecido en la *Ordenanza municipal reguladora de la protección del medio ambiente, contra la emisión de ruido y vibraciones del ayuntamiento de Jaca*.
- Limitación de velocidad de circulación de maquinaria en la zona de obras a 30 km/h.
- Las operaciones de carga y descarga se realizarán desde alturas lo más bajas posible.
- Con el fin de minimizar el daño a las especies presentes, se realizará una prospección previa a las obras, por parte del equipo de vigilancia ambiental, para detectar la presencia/nidificación de especies catalogadas, con el fin de determinar, en cuyo caso, las medidas necesarias para garantizar que no serán afectadas con el desarrollo de las actividades más molestas.
- En cualquier caso, las actividades más ruidosas quedarán limitadas durante la época más crítica para el quebrantahuesos, considerada como especie paraguas en el entorno de actuación:
 - Prepuesta (septiembre-noviembre) e incubación (diciembre-febrero)
- Igualmente, durante el seguimiento ambiental de la fase de obras se prestará especial atención a la posible presencia de estas especies con el mismo fin.

Atmósfera y calidad del aire

En caso de considerarse necesario y, en función de la meteorología y el grado de humectación de los caminos no asfaltados, se llevarán a cabo labores de riego para evitar la formación de nubes de polvo. En épocas de baja pluviometría, se intensificará la frecuencia de los riegos según el criterio del responsable ambiental de la obra.

Asimismo, se prescribirá durante la ejecución de las obras el empleo de toldos de protección de las cajas de transporte de tierras, con el fin de minimizar las emisiones de polvo y partículas no sólo en el área de actuación, sino fuera de la misma y en la circulación por las carreteras de la zona.

Al igual que en el caso de las medidas asociadas a la minimización del impacto acústico, la maquinaria de trabajo se encontrará en buen estado y con las revisiones de la ITV al día, realizándose por tanto un adecuado control del estado y funcionamiento de la maquinaria. Las reparaciones necesarias se llevarán a cabo en talleres autorizados. Los vehículos tendrán limitada la velocidad de circulación (30 km/h) para evitar tanto el levantamiento de polvo, como molestias a las personas y animales de las proximidades a la obra.

Geología y edafología

Con objeto de reducir la afección a las superficies anexas a la zona de obra, se delimitará la zona de ocupación temporal de las obras. El jalonamiento perimetral evitará que los movimientos de tierras afecten a superficies que no se incluyan en las zonas de actuación, así como limitará el movimiento de la maquinaria y trabajadores a la zona de obras, así como la afección a la vegetación existente. El jalonamiento deberá instalarse antes del inicio de la actividad de la obra y será retirado una vez finalice la misma.

Por tanto, se minimizan tanto los movimientos de tierras innecesarios, como su excedente y posterior gestión adecuada. En cualquier caso, los excedentes de tierras serán totalmente reutilizados en la propia obra, evitando aportes de préstamos.

En la realización de explanaciones de nueva creación se retirará la primera capa de tierra vegetal hasta una profundidad de 20 cm. Se procederá a la retirada y acopio diferenciado de la tierra vegetal procedente de los distintos HIC afectados por los movimientos de tierras asociados a la adecuación de accesos, explanaciones asociadas las distintas estaciones, y localización de las pilas de la telecabina.

La tierra vegetal se almacenará en cordones de 1,5 m de altura como máximo, evitando su compactación y manteniendo sus condiciones aeróbicas para su posterior utilización en las labores de integración ambiental. Por tanto, será acopiado de forma separada al material sobrante de las excavaciones.

Una vez finalizadas las obras, se realizarán las labores de recuperación y limpieza de la zona, ejecutándose los trabajos relativos al acondicionamiento topográfico del área. La remodelación de los volúmenes se llevará a cabo de forma que se llegue a formas técnicamente estables.

Los trabajos de integración ambiental consistirán en una primera fase de preparación del terreno ocupado, un posterior extendido de la tierra vegetal previamente retirada y acopiada de manera diferenciada y una siembra en las superficies afectadas no correspondientes a HIC.

Para mitigar los riesgos asociados con los posibles deslizamientos de ladera provocados por las actividades de construcción, se recomienda, siempre que sea posible, evitar realizar obras, especialmente excavaciones y movimientos de tierras, durante períodos de fuertes lluvias.

Finalizadas las obras, se procederá a la descompactación (despedregado, descompactado y escarificado) de todas las superficies que hayan sido alteradas como consecuencia del paso de maquinaria (ocupaciones temporales y zanjas). Los trabajos de integración ambiental consistirán en el escarificado de las superficies a restaurar y extendido de tierra vegetal la cual provendrá de los acopios (diferenciados según procedencia) generados al inicio de los trabajos de construcción, tal y como se ha explicado anteriormente, y una posterior siembra de las superficies no coincidentes con HIC.

Para evitar afecciones sobre el medio, fundamentalmente al suelo y a las aguas, se llevará a cabo una adecuada localización de las instalaciones auxiliares y una correcta gestión de los residuos generados en las obras.

Hidrología e hidrogeología

En la fase de diseño se ha tenido en cuenta la no instalación de elementos permanentes en dominio público hidráulico. No obstante, se hace necesario el cruce del río Aragón con el fin de unir las estaciones objeto de estudio.

Con objeto de minimizar la potencial afección sobre la hidrología superficial del ámbito, se deberán cumplir las siguientes medidas:

- Durante la fase de obras no se invadirá, desviará o cortará el cauce de ninguno de los cursos fluviales, ni siquiera de manera temporal, se mantendrá la red de drenaje natural. Además, los cursos de agua deberán mantenerse libres de obstáculos, residuos, escombros, o cualquier otro material susceptible de ser arrastrado o que pudiera impedir la libre circulación de las aguas. En caso de que esto ocurriera, se procederá a su retirada y traslado a vertedero. No obstante, con el fin de garantizar esta medida, se colocarán barreras de retención de sedimentos (balas de paja) en el río Aragón y en el barranco innominado descrito.
- Las aguas residuales que se generan en fase de obra serán adecuadamente gestionadas, por ejemplo, mediante la utilización de sanitarios químicos portátiles; igualmente las instalaciones auxiliares se dotarán de una red de recogida de pluviales, así como de zonas específicas para el lavado y mantenimiento de maquinaria de obra, incluyendo las hormigoneras.

Puede darse la alteración de la calidad de las aguas derivado de vertidos accidentales de aceites u otros hidrocarburos procedentes de la maquinaria empleada o del almacenaje de los materiales. Por ello, se implementarán una serie de medidas de prevención, protección y corrección de común aplicación para minimizar el riesgo de generación de posibles derrames accidentales. Relativo a las medidas para la protección del suelo, se habilitarán espacios debidamente adecuados (con zonas impermeabilizadas) donde realizar las tareas de repostaje y mantenimiento de la maquinaria. En caso de derrame accidental de sustancias peligrosas, éste será rápidamente contenido, retirado y gestionado. Tal y como se ha detallado anteriormente, se dispondrá de material absorbente en la obra, así como de un Protocolo de actuación en caso de accidente.

Adicionalmente, serán de aplicación las medidas descritas anteriormente en cuanto a la delimitación de la zona de obras se refiere.

Paisaje

- En la fase de diseño del proyecto, la propia definición de las distintas alternativas se configura como medida preventiva. De este modo, se concreta un diseño que, desde el punto de vista ambiental, técnico y socioeconómico, resulta más eficiente.
- La instalación de las nuevas infraestructuras temporales o permanentes se realizará, siempre que sea posible, en zonas de baja calidad ambiental y excluyendo figuras de interés ambiental.
- Se delimitarán y señalizarán las áreas de actuación para evitar afección fuera de los límites.
- Se evitará la construcción de nuevos caminos mediante el transporte aéreo y el uso de maquinaria que no requiera la apertura de accesos (retro araña).
- Para la restitución de perfiles y taludes, se emplearán criterios paisajísticos.
- Para la construcción de las instalaciones del proyecto, siempre que sea posible se emplearán formas y materiales preferiblemente de acabado mate y con colores poco llamativos que permitan la integración en un paisaje de montaña.

- Tras la fase de construcción, se realizará una restauración de la vegetación en las zonas intervenidas.

Vegetación, HIC, usos del suelo

En fase de construcción se deberá garantizar la mínima afección de la obra sobre la vegetación, HIC y usos del suelo. De esta forma son de aplicación medidas ya descritas anteriormente:

- Delimitar mediante jalonado la zona de obra, de forma que se limite la vegetación a destruir y la maquinaria no afecte innecesariamente a una mayor superficie de vegetación.
- Acopio separado de la tierra vegetal separada, diferenciando entre tipología de HIC de procedencia.
 - En la medida de lo posible y para asegurar una mejor recuperación de la vegetación original, se extraerá con sumo cuidado la capa de pasto natural y se depositará en las proximidades de la zona intervenida, de manera que, inmediatamente después de terminada la obra específica en cada caso (por ejemplo, la instalación de una pileta), se vuelva a colocar el tepe de pasto en el lugar del que se ha extraído, limitando el periodo de acopio de la tierra vegetal.
- Cuando no sea posible la utilización inmediata de la tierra vegetal acopiada, se almacenará en cordones de 1,5 m de altura como máximo, evitando su compactación y manteniendo sus condiciones aeróbicas para su posterior utilización en las labores de integración ambiental. Por tanto, será acopiado de forma separada al material sobrante de las excavaciones
- Una vez finalicen las obras se procederá a la retirada de las instalaciones auxiliares, y limpieza de la zona de actuación. Se llevará a cabo la restauración vegetal propuesta en las zonas ocupadas temporalmente.

Fauna

Durante la fase de ejecución de las obras se producirá un incremento de molestias a la fauna como consecuencia de la ejecución de las siguientes acciones: desbroce de vegetación y movimiento de tierras, montaje y construcción de las infraestructuras del proyecto (incluyendo el uso de medios aéreos asociados al tramo 2), tránsito de maquinaria y presencia de trabajadores en la zona. Esta afección sobre la fauna se considera que se corresponde con la afección directa sobre el espacio Red Natura 2000 con el que solapa la actuación, ya que se trata de la afección a las especies que motivaron su designación como espacio de la Red Natura 2000. Por tanto, las medidas encaminadas a minimizar los impactos sobre la fauna serán medidas encaminadas a la minimización de impactos sobre la Red Natura 2000. En este punto se detalla que son también medidas encaminadas a la minimización de los impactos sobre el plan de conservación del quebrantahuesos, puesto que esta especie es la considerada paraguas en relación a la propuesta de medidas.

Para mitigar estas molestias se deben desarrollar las siguientes medidas preventivas y/o correctoras:

- Revisión inicial de la zona y ejecución de podas, desbroces y retirada de tierra vegetal sin afección a la fauna. Antes del inicio de las obras, y como parte de la vigilancia ambiental descrita en el capítulo siguiente, se realizará por parte del equipo de vigilancia ambiental una prospección de campo en el ámbito de afección directa de las obras para detectar especies de fauna de interés. En el caso de que se localice algún nido de especies protegidas se procederá a paralizar las obras en un radio de 50 m y se propondrán medidas adecuadas para su conservación que deberán ser aprobadas por el organismo competente dedicado a la conservación de la biodiversidad. Adicionalmente:
 - Durante esta prospección previa se desplazará fuera de la zona de obras a los anfibios, reptiles y pequeños mamíferos detectados.
- Seguimiento exhaustivo (mediante el plan de vigilancia ambiental) durante la fase de obras, para evitar daños en las zonas sensibles para la fauna.
- Se establece la limitación de velocidad en las obras (30 km/h)

- La actividad de la obra se limita entre las 22h y las 7h
- Las actividades más molestas quedarán limitadas entre septiembre y febrero correspondiendo con la época de prepuesta e incubación del quebrantahuesos
- Control de emisiones sonoras: se garantizará que la maquinaria de obra está en buen estado (ITV al corriente) y tiene marcado CE.
- Se evitará la acumulación de restos de obra y basuras.
- Integración ambiental y recuperación de la vegetación en las zonas temporalmente ocupadas para la instalación de las zanjas e instalaciones auxiliares.
- Jalonamiento de la zona de obras para evitar daños a los hábitats adyacentes.
- Conservación de acumulaciones de piedras, muros, construcciones, aunque estén deterioradas, para facilitar zonas de refugio de fauna.

Montes de Utilidad Pública – MUP y vías pecuarias

Pese a describirse el impacto sobre los MUP y vías pecuarias como compatibles o no significativos en fase de construcción de la telecabina, será necesaria la solicitud a la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal del Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente del Gobierno de Aragón del uso privativo de vuelo sobre la vía pecuaria innominada y de ocupación y vuelo sobre MUP.

En base a la prospección arqueológica realizada, se proponen las siguientes medidas encaminadas a la protección del patrimonio identificado en la zona de actuación.

- Antes de la licencia municipal se deberá contar con autorización de la Comisión Provincial del Patrimonio Cultural de Huesca respecto de la ejecución de la obra de la telecabina.
- Balizamiento con malla de señalización naranja o similar del perímetro geográfico definido para el yacimiento arqueológico 06 – Abrigo. La señalización se colocará al menos a 1 m de altura respecto del suelo, se instalará de forma previa a las obras y, se retirará una vez finalicen.

No se esperan impactos en la fase de operación. No obstante, se describen una serie de medidas encaminadas a la protección del suelo y gestión de residuos.

Se minimizará la producción de residuos, primando su reutilización y reciclaje frente al vertido. No se crearán escombreras ni se abandonarán residuos de cualquier naturaleza en la zona de las instalaciones o en sus proximidades. Todos los residuos generados serán retirados y gestionados según su naturaleza y conforme a lo establecido en la normativa de aplicación (el anexo XII de este documento incluye detalle a este respecto). En cualquier caso la mayor parte de los residuos esperados serán asimilables a urbanos:

- Se procederá al almacenaje selectivo de los residuos que cabe esperar sean generados durante el funcionamiento de la telecabina
- En caso de generarse, los residuos peligrosos serán almacenados en bidones estancos identificados según la Ley 7/2022, con cubeto de retención individual en el caso de los residuos peligrosos líquidos. Se dispondrá de material absorbente para recoger cualquier derrame líquido que se pudiera producir fuera de los cubetos.
- La recogida de los residuos será periódica según la tipología de los residuos generados. Los asimilables a urbanos serán recogidos con la frecuencia que determinen los servicios municipales. En el caso de los residuos peligrosos no podrán ser almacenados más de 6 meses y 2 años en el caso de los no peligrosos, en cumplimiento de la Ley 7/2022.
- En caso de vertido o derrame accidental, éste será recogido con material absorbente del cual se dispondrá en las estaciones. Una vez recogido el vertido, el material absorbente será gestionado como residuo peligroso.

- En ningún momento se permitirá el vertido directo de sustancias o materiales contaminantes sobre el terreno, a viales o al alcantarillado.

Medidas sobre el medio hidrológico

Tal y como se ha detallado anteriormente, considerando la localización de la pila 6 en zona de policía del río Aragón, se deberá contar con autorización de ocupación por parte de la Confederación Hidrográfica del Ebro, así como de sobre vuelo del río Aragón, siendo de aplicación las medidas que en su caso incorpore.

En cualquier caso, el proyecto garantizará que la gestión de los flujos de agua residual procedente de las estaciones sea la adecuada.

Paisaje

A continuación, se proponen una serie de medidas encaminadas a minimizar el impacto que sobre el paisaje y los receptores potenciales tendrá la telecabina cuando entre en funcionamiento:

- Para la integración en el paisaje durante las épocas que no hay nieve se propone pintar de verde las pilonas de la telecabina.
- Maximizar el mantenimiento de la vegetación existente.

Vegetación, HIC, usos del suelo

Durante los dos primeros años del funcionamiento de la telecabina, se llevará a cabo un seguimiento del desarrollo de la actuación, y en el caso de ser necesario, se realizará una resiembra con el fin de garantizar el correcto arraigo y crecimiento de las revegetaciones ejecutadas.

Fauna

Con el fin de minimizar dicho impacto se proponen las siguientes medidas:

- En caso de que lo solicite la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Aragón, durante la fase de explotación y tomando como referencia el Estudio Línea de Base Ambiental 0 y los datos obtenidos durante la obra se desarrollará un Plan de Vigilancia Ambiental específico en materia de fauna al objeto de valorar la integración ambiental del Proyecto, analizando la evolución de las poblaciones de bioindicadores determinando causas de posibles alteraciones o mejoras debidas al desarrollo y explotación del Proyecto y sus medidas preventivas y compensatorias.
- Corrección de tendidos eléctricos existentes mediante balizado y mejora de apoyos con elementos antielectrocución.
- Balizamiento de otras infraestructuras de las pistas de esquí.
- Se instalarán salvapájaros cada 15 metros en la línea de seguridad de la telecabina.

La propuesta de estas medidas complementarias o compensatorias en relación con especies de fauna sensible se podrán consensuar y determinar su alcance en coordinación con la Dirección General de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente y Turismo del Gobierno de Aragón.

Por último, **no se prevé el desmontaje o desmantelamiento de la instalación**, por las características del proyecto. Sin embargo, en cumplimiento de la normativa, se detalla que, en general, serán de aplicación las medidas para la fase de construcción, ya que los impactos previstos en fase de

desmantelamiento son similares a los previstos en fase de construcción. Se trata por tanto de medidas de carácter genérico aplicables a cualquier obra:

- Con seis meses de antelación al inicio de la fase de abandono de la instalación, el titular de la actividad deberá presentar un Proyecto de desmantelamiento, suscrito por el técnico competente, ante Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, que incluya la retirada de todos los equipos y materiales sobrantes y la integración ambiental definitiva del área afectada.
- Adecuada planificación de las obras de desmantelamiento de cara a minimizar la contaminación acústica y atmosférica
- Mantenimiento de la maquinaria en estado adecuado, limitando por tanto las emisiones acústicas y atmosféricas (cumplimiento ITV, tapado de cajas, etc.)
- Limitación de la velocidad de la maquinaria (30 km/h) y de los horarios de trabajo (22h – 7h)
- Medidas destinadas a evitar vertidos accidentales en el suelo y cursos hídricos
- Medidas destinadas a la prevención de incendios
- Adecuada gestión de residuos de construcción y demolición (en aplicación del *RD 105/2008* y *Ley 7/2022*) mediante gestor autorizado por la comunidad autónoma
- Una vez finalizada la vida útil del proyecto, se procederá al desmantelamiento de todas las instalaciones e infraestructuras creadas, realizando un proyecto de desmantelamiento e integración ambiental de las zonas afectadas, con el fin de devolver al terreno las condiciones anteriores a la ejecución de las obras. El tratamiento de los materiales excedentarios se realizará conforme a la legislación vigente en materia de residuos.

12. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

En cumplimiento con el artículo 22 de la *Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón* y con el artículo 29 de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental*, se incluye en este documento las medidas previstas para proceder con el seguimiento del plan desde un punto de vista ambiental.

Sus objetivos generales son:

- Verificar el cumplimiento de todas las normas de carácter ambiental.
- Establecer el seguimiento e implantación de medidas y controles que se recogen en el presente documento (Documento Ambiental Estratégico).
- Confirmar que las medidas propuestas minimizan las afecciones para las que han sido propuestas.
- Identificar otros impactos no previstos en este documento y que aparecen como consecuencia de la ejecución del proyecto.
- Sentar las bases para el establecimiento futuro de un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) de los temas que se definan posteriormente.

Para ello se propone que el proyecto constructivo de la actuación cuente con una serie de medidas encaminadas a realizar una adecuada vigilancia de la correcta implementación de medidas de minimización de impacto ambiental.

Cabe destacar que las actuaciones previstas en el Plan Especial parten de la premisa de minimización de afecciones desde su conceptualización, es decir, se ha planificado y diseñado siguiendo criterios ambientales eficientes y de protección. En particular, en fase de tramitación y previo a iniciar la fase de construcción del proyecto, se deberán tomar las siguientes medidas de seguimiento ambiental.

- **Descripción:** desarrollo del trámite urbanístico de aprobación inicial, provisional y definitiva del instrumento de ordenación que se desarrolle en el ámbito de actuación.
- **Actuación de control:** en el caso de no haberse desarrollado el procedimiento administrativo en las condiciones establecidas se procederá a la subsanación de aquellos pasos que pudieran ser ambientalmente trascendentes. En caso de que la documentación no sea correcta, se procederá a subsanar los errores detectados y/o a incluir la documentación omitida. En caso de incompatibilidad de la transformación urbanística prevista con la legislación vigente, se procederá a una adaptación de las determinaciones de la misma.
- **Evaluación e informes:** el técnico redactor indicará expresamente la inclusión de las medidas planteadas en el estudio.

Una vez aprobado el documento urbanístico del Plan Especial y obtenida la preceptiva aprobación ambiental del mismo, se iniciarán los trámites para iniciar la obra, en la que también habrá que garantizar una serie de medidas específicas para su vigilancia ambiental.

Por otro lado, el PVA también se compromete a garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas preventivas, minimizadoras y correctoras descritas en el epígrafe anterior y más específicas del Proyecto que del Plan. A continuación, se expone la siguiente propuesta de medidas de control a aplicar en el desarrollo del Proyecto.

Estas se centran, fundamentalmente, en la fase de ejecución de las obras, y a lo largo de la fase de operación durante los trabajos de mantenimiento, asegurando el cumplimiento de los compromisos definidos y verificando la correcta evolución de las medidas aplicadas.

El proyecto de implementación del Plan deberá incluir de forma específica el plan de control y seguimiento ambiental de las actuaciones proyectadas y los indicadores correspondientes. A modo de aproximación, se considera la necesidad de supervisar los siguientes aspectos:

- Control de la ocupación realizada por la obra, asegurando la correspondencia con lo establecido en el Plan y verificando que no se afecta a más superficie que la que contempla este. En particular se atenderá a las formaciones vegetales de interés y hábitats que no deban ser eliminadas por necesidades de la actuación.
- Verificación de la señalización adecuada de los caminos afectados por las obras.
- Revisión de los estándares de emisión de gases y ruido de la maquinaria utilizada de acuerdo a la normativa vigente.
- Mantenimiento y gestión de las zonas de instalaciones auxiliares, con atención a la generación y retirada de residuos.
- Comprobación del adecuado acondicionamiento topográfico resultante y las características del suelo para garantizar la posibilidad de regeneración de la cubierta vegetal.
- Control de la correcta implantación y la eficacia de las medidas preventivas para reducir el riesgo de contaminación del terreno ante posibles vertidos accidentales.
- Control de la excavación, acopio y reutilización de la tierra vegetal.
- Supervisión de las medidas previstas para minimizar la afección a la vegetación; y seguimiento de desbroces y despejes.
- Prospección visual de fauna previa a las obras.
- Control de los materiales excavados y de otros residuos, desde su caracterización y cuantificación hasta destino final, el cual deberá acreditarse mediante documento de aceptación de gestor autorizado.
- Vigilancia, control y seguimiento de posibles hallazgos arqueológicos durante los movimientos de tierras. En caso de identificar nuevos hallazgos se informará a la administración competente para que determine las medidas necesarias de protección para salvaguardar los elementos patrimoniales existentes.
- Control de la realización de todas las medidas de restauración vegetal y paisajística.
- Comprobación de limpieza y estado final de las obras.
- Control del mantenimiento de los servicios afectados y restitución de los bienes, servicios e infraestructuras afectadas.
- Comprobación de la adopción de medidas necesarias para favorecer la contratación de mano de obra local, así como el establecimiento de canales de información dirigidos tanto a la administración local como al público en general con el objeto de garantizar la transparencia.
- Programas de control y vigilancia de la calidad del aire
- Planes de recogida de residuos
- Seguimiento de las labores de mantenimiento de trasplante y plantaciones
- Comprobación de la correcta situación del parque de maquinaria
- Planificación del tráfico
- Plan de prevención de riesgos laborales

Adicionalmente, durante el funcionamiento de la nueva instalación se deberá controlar:

- Reconocimiento y búsqueda de posibles defectos o averías de la infraestructura.

- Durante la fase de obras se prestará atención a la posible presencia de individuos, de nidos, madrigueras, etc. Se prestará atención a las especies con mayor nivel de protección presentes en la zona.
- Los trabajos de mantenimiento debido a averías en las instalaciones del proyecto deberán ser realizados en épocas del año en que su incidencia sobre la fauna y la vegetación sea mínima: periodo reproductor de las aves y periodo de mayor riesgo de incendios.

El seguimiento ambiental deberá realizarse mediante la redacción de informes periódicos de seguimiento, que deberán ser realizados por la contraparte técnica en materia ambiental de los trabajos en base al seguimiento ambiental *in situ*.