

DICTAMEN DEL CONSEJO DE PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA DE ARAGÓN SOBRE EL PROYECTO DE TRAZADO DEL ESTUDIO ACCESO SUR A LA ESTACIÓN INVERNAL DE JAVALAMBRE DESDE CARRETERA A -1514. TRAMO TORRIJAS - ESTACIÓN DE JAVALAMBRE (T.M. TORRIJAS)	
Título	PROYECTO DE TRAZADO DEL ESTUDIO ACCESO SUR A LA ESTACIÓN INVERNAL DE JAVALAMBRE DESDE CARRETERA A -1514. TRAMO TORRIJAS - ESTACIÓN DE JAVALAMBRE. T.M. TORRIJAS
Expediente INAGA nº	INAGA/500201/01/2023/02373
Fecha de entrada	22/05/2023
Estado del informe	
Borrador	<input checked="" type="checkbox"/>
Fecha Comisión	09/02/2024
Definitivo	<input checked="" type="checkbox"/>
Fecha Aprobación Pleno	10/04/2024
Tipología de documento	
Documento Ambiental Estratégico (Art. 22 de la Ley 11/2014)	<input checked="" type="checkbox"/>
Estudio Ambiental Estratégico	
Plan sectorial	
Otros documentos	

ANTECEDENTES Y BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El presente dictamen se basa en el documento ambiental facilitado a este Consejo por el INAGA relativo al "PROYECTO DE TRAZADO DEL ESTUDIO ACCESO SUR A LA ESTACIÓN INVERNAL DE JAVALAMBRE DESDE CARRETERA A -1514. TRAMO TORRIJAS - ESTACIÓN DE JAVALAMBRE. T.M. TORRIJAS".

Así pues, el objetivo del documento es proponer recomendaciones al órgano ambiental sobre los contenidos que deberá incorporar de forma específica el Estudio de Impacto Ambiental, considerando, en la línea de lo señalado en el documento ambiental presentado, que es un proyecto que debe someterse a Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria, al localizarse dentro de los Espacios Red Natura 2000 LIC "Sierra de Javalambre" y "Sierra de Javalambre II" y quedar incluido, por tanto, dentro del punto 9.1.16 del Anexo I de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.

Señalar que el procedimiento de evaluación ambiental del proyecto anterior relativo a esta infraestructura cuenta con una resolución ambiental desfavorable emitida por el INAGA.

El proyecto se localiza en el extremo sureste de la provincia de Teruel, en la vertiente meridional de la Sierra de Javalambre, dentro de la comarca Gúdar-Javalambre. Se proyecta la construcción de una carretera de nueva planta que conectaría los municipios de la parte sur de la Sierra de Javalambre desde la carretera A-1514 a las pistas de esquí de Javalambre.

En la solución proyectada se plantean tres posibles alternativas de una longitud comprendida entre los 18,4 km y los 19,2 km.

CONSIDERACIÓN GENERAL

Todo el trazado previsto se ubica en dos Zonas de Especial Conservación, El ZEC Javalambre I y el ZEC Javalambre II.

Considerando la envergadura del proyecto planteado y la sensibilidad de las zonas por las que discurre, este Consejo recuerda la obligación establecida en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que recoge lo dispuesto en el artículo 6.3 de la Directiva Hábitats. Así queda recogido en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITERD)¹:

“Los planes y los proyectos que no tengan una relación directa con la gestión de los espacios de la Red Natura 2000 y que puedan afectarlos de forma apreciable deberán ser sometidos a una adecuada evaluación para garantizar que no producirán efectos perjudiciales significativos en esos espacios, teniendo en cuenta sus objetivos de conservación. En principio, sólo podrían ser autorizados aquellos proyectos que no ocasionen una pérdida de integridad ecológica en algún espacio de la Red.

El apartado 4 del artículo 46 de la citada ley, establece, entre otros aspectos, que el MITECO debe proponer los criterios para la determinación de la existencia de perjuicio a la integridad del espacio. En este sentido, la Subdirección General de Biodiversidad y

¹ https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/espacios-protegidos/red-natura-2000/rn_cons_evaluacion_afecciones.html

Medio Natural aplica, para los informes específicos que dicha unidad realiza a solicitud del órgano ambiental, una serie de criterios y umbrales para valorar la gravedad de las alteraciones previstas sobre los hábitats objetivos de conservación de los espacios alterados,

No obstante, en el caso de que, por razones de interés público de primer orden y no habiendo otra alternativa viable, sea necesario realizar un plan o un proyecto que pueda afectar negativamente a un espacio de la Red Natura 2000, se podría excepcionalmente autorizar el proyecto, adoptando todas las medidas compensatorias que sean necesarias para que se cumplan los objetivos de conservación de la Red, de conformidad con el artículo 6.4 de la Directiva. Esas medidas compensatorias deben ser comunicadas a la Comisión Europea mediante un formulario oficial específico, en los términos y por los canales previstos en la Orden AAA/2231/2013, de 25 de noviembre, por la que se regula el procedimiento de comunicación a la Comisión Europea de las medidas compensatorias en materia de conservación de la Red Natura 2000”.

Este Consejo considera que este proyecto, tal y como está planteado, deberá pasar a cumplir con los trámites administrativos establecidos en los párrafos anteriores, ya que se prevé una afección significativa a los dos espacios de la Red Natura 2000.

En cualquier caso, el Estudio de Impacto Ambiental deberá contar con un **anexo específico** que analice las medidas compensatorias y que siga las instrucciones de las guías metodológicas del MITERD para la evaluación de las afecciones a la Red Natura 2000, así como los criterios del Ministerio para determinar el perjuicio a la integridad de los espacios de la Red por afección a Hábitats de Interés Comunitario (HIC)².

Se recomienda en cualquier caso **analizar los contenidos de los planes básicos de gestión y conservación del Espacio Protegido Red Natura 2000 LIC/ZEC - ES2420037 y ES2420037 - Sierra de Javalambre y Sierra de Javalambre II**, aprobados mediante el Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se declaran las Zonas de Especial Conservación en Aragón, y

² Ver cita 1.



Dictamen del CPNA sobre el documento ambiental inicial relativo al: “Acceso sur a la estación invernal de Javalambre, desde la carretera a-1514. tramo: Torrijas-estación de Javalambre”

se aprueban los planes básicos de gestión y conservación de las Zonas de Especial Conservación y de las Zonas de Especial Protección para las Aves de la Red Natura 2000 en Aragón. (BOA nº 24, de 5 de febrero de 2021), especialmente en relación a las medidas relativas a reducir el impacto de las operaciones de transporte y la infraestructura.

Tal y como se indica en el documento ambiental presentado, hay varios HIC afectados directamente por el proyecto, y que además son valores y elementos clave de estos Planes de Gestión, entre ellos el HIC 4090 “Brezales oromediterráneos endémicos o el prioritario *9530 “Pinares (sud-)mediterráneos de pinos negros endémicos”.

Además, en el recorrido previsto hay numerosos taxones de flora catalogada, especialmente *Sideritis javalambrensis*, objeto de conservación específico de los Planes de Gestión de la Red Natura 2000.

CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS

En relación al estudio ambiental

El documento ambiental presentado en la fase de consultas previas es adecuado en su planteamiento y contenidos, permitiendo hacer una aproximación al espacio y conocer sus valores ambientales principales en esta fase.

En relación a las alternativas. Alternativa “0”

Este Consejo recomienda, de cara al estudio de alternativas de acceso a Javalambre, volver a plantear el proyecto en su conjunto y no ceñir el estudio de alternativas al pasillo de menor afectación ambiental propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental de 27 de octubre de 2011, realizado por Folia Consultores y Perfil 7 S.L. Esta solución condiciona que el trazado pase inevitablemente por zonas de elevado valor ambiental y no permite analizar otras posibles alternativas.

Se recomienda analizar con profundidad la **alternativa “0”** y justificar adecuada y suficientemente cualquier otra solución. En este sentido, se deberá dar un peso específico importante en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) a las variables socioeconómicas para justificar cualquier otra alternativa.

Una aproximación a la zona de estudio permite señalar que el acceso más rápido, cómodo y corto desde Teruel o desde Valencia es a través del acceso actualmente existente, desde la Puebla de Valverde (Autovía Mudéjar A-23), a través de la TE-V-60063.

Esta cuestión condiciona el planteamiento global del proyecto y, esta nueva infraestructura, sólo podría entenderse en relación al objetivo de promover una dinamización socioeconómica del sector Sur de Javalambre, con el municipio de Manzanera a la cabeza. Este municipio tiene una población de 533 habitantes (323 en la entidad singular de Manzanera) en el año 2022 (Fuente: Nomenclátor. Padrón municipal de habitantes. INE-IAEST).

La justificación de la carretera proyectada puede valorarse en términos de accesibilidad a las pistas de esquí para los pueblos de la zona Sur de Javalambre, especialmente desde el municipio señalado, donde hay un sector relacionado con el ocio y turismo destacable, con unos 20.000 turistas al año, sobre todo durante las vacaciones estivales, y una población estacional de unas 3.000 personas (Fuente: Estadística Local. IAEST).

Tipo de establecimiento	Establecimientos	Plazas
Hoteles, hostales y similares	4	219
Viviendas de turismo rural	6	47
Campings	1	336
Apartamentos turísticos	0	0
Viviendas de uso turístico	2	16

³ **Análisis básico de tiempos y distancias:** De Valencia a las pistas de esquí de Javalambre hay 1 h 41 min (139,4 km) por la A-23. Acceder a Torrijas (inicio de la nueva carretera) desde Valencia supone 124 Km y 1h 34 min. A esta distancia hay que sumar los 18,46 km de la carretera nueva proyectada, más 1,4 Km desde Torrijas hasta el inicio de la nueva carretera por vía existente, más 2,8 Km desde el final de la nueva vía hasta la estación de esquí por carretera existente (VF-TE-02). En total 146,6 Km.

Desde Teruel a las pistas de esquí de Javalambre hay 41 min (46,9 km) por la A-23. Ir desde Teruel a Torrijas supone 54 min (68,6 km) por A-23 y A-1514. A estos Km habría que sumar el tiempo y Km de la nueva carretera (22,6 Km).

El acceso actual desde Manzanera a las pistas de esquí es de 47 min (50,2 km) por la A-23. Ir de Manzanera a Torrijas supone 17 min (13,8 km) por A-1514. Sumando los Km de la nueva infraestructura y acceso a las pistas sería de 36,4Km. La diferencia es de 13,8 Km, pero la diferencia de tiempo sería menor, ya que en ir de Manzanera a La Puebla de Valverde supone 23 min (30,3 km) por A-1514 y A-23, e ir de La Puebla de Valverde a la Estación de Esquí supone 26 min (22,3 km) por TE-620. Por otro lado, ir de Manzanera a Torrijas supone 17 minutos y hacer los nuevos 22,6 Km sería como mínimo lo mismo que el acceso desde la Puebla de Valverde hasta Javalambre, es decir 26 minutos. Con lo que el tiempo sería de 43 minutos, sólo 5 minutos menos que desde el acceso actual y por peor carretera.

Tabla de establecimientos del año 2020 en el municipio de Manzanera. Fuente IAEST.

Considerando las cuestiones anteriormente señaladas, este Consejo recomienda que se realice un estudio de la demanda potencial de usuarios de esta infraestructura, considerando los potenciales esquiadores de entre las personas que visiten con este fin la cara sur de Javalambre en el entorno de Manzanera, y los residentes permanentes y estacionales de los núcleos de la zona. Posteriormente se recomienda “hacer un balance” en términos cuantitativos y cualitativos (de coste económico, impacto socioeconómico y ambiental), la infraestructura con relación al ahorro de tiempo si se usaran las infraestructuras existentes. Para ello, sería de interés realizar encuestas a los usuarios potenciales de estas infraestructuras sobre la necesidad o no del acceso Sur y en relación al coste ambiental.

Es también relevante a la hora de valorar la alternativa “0” incluir en el balance económico de la actuación un análisis del coste de la infraestructura y de su rehabilitación y mantenimiento del firme con base a las recomendaciones establecidas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible⁴, teniendo en cuenta la intensidad media diaria de vehículos prevista y el agravante de que se trata de una infraestructura en zonas de alta montaña.

Sobre otras alternativas al trazado del proyecto

Cabe recordar que se debe incluir en el EIA futuro lo exigido en el Anexo VI de la Ley 9/2018, de 5 de diciembre⁵, en relación al examen de alternativas del proyecto que resulten ambientalmente más adecuadas. Especialmente un examen multicriterio, estudiado por el promotor, de las distintas alternativas que resulten ambientalmente más adecuadas, y sean relevantes para el proyecto, incluida la alternativa cero, y una descripción de los aspectos pertinentes de la situación

⁴ Recomendaciones para la evaluación económica, coste-beneficio. de estudios y proyectos de carreteras. actualización del valor del tiempo y costes de accidentes y combustibles. Servicio de Planeamiento, Octubre 1990 https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/0410901.pdf

⁵ Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

actual del medio ambiente (descripción, censo, inventario y cuantificación), además de una presentación de su evolución probable en caso de no realización del proyecto.

Este Consejo recomienda extender el estudio de alternativas más allá del pasillo definido en el EIA de 2011 señalado con anterioridad.

Es importante analizar las infraestructuras ya existentes a la hora de trazar nuevos recorridos por sectores con valores ambientales elevados. En este sentido, es fácil observar la existencia de varias alternativas posibles que podrían valorarse en el EIA. A modo de ejemplo se indican las siguientes:

- 1ª. Pista forestal que discurre desde el núcleo de Los Olmos hasta la estación de esquí. Pista existente en buen estado, pero con necesidades de modificación sustanciales en el caso de transformarla en carretera asfaltada. Comparte el trazado de pista por zonas altas con el acceso desde el observatorio (tramo en buen estado y anchura de 5 m más cunetas). Se puede prever un riesgo importante de incendios forestales en los tramos de pinar, riesgo que también tendría el trazado previsto en el proyecto.

Alternativa parcial: tomar esta pista desde el Km 4,8 del trazado elegido (desde Torrijas hasta este punto kilométrico es el tramo con menos impacto, al existir ya caminos parcialmente aprovechados, zonas de cultivos...).



- 2ª. Acceso desde Arcos de las Salinas por carretera asfaltada hasta Observatorio

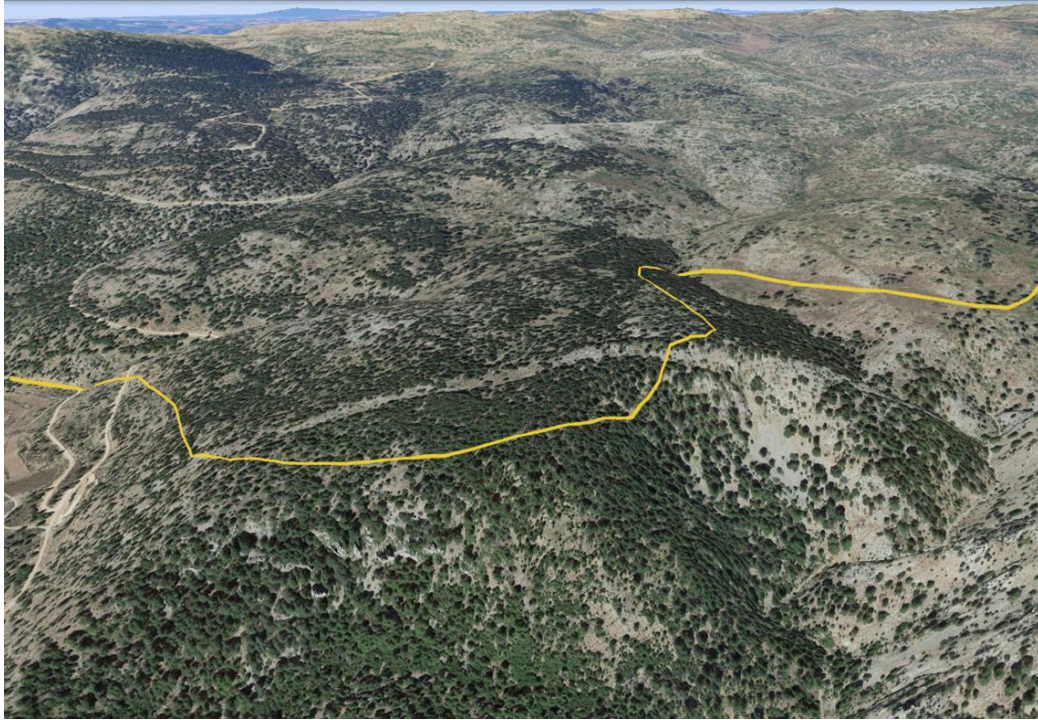
astronómico y a partir de ahí por pista forestal existente en buen estado hasta la estación de esquí (7,6 Km de pista por las cumbres en buen estado, 1,8 Km con pista más estrecha y 11 Km de carretera ya asfaltada hasta el Observatorio astrofísico. En total, 20,4 Km desde Arcos de las Salinas). La obra se reduciría a asfaltar 9,4 Km de pista ya existente, por lo que el impacto ambiental no sería comparable a la propuesta del proyecto.



Estado de la pista forestal de cumbres hasta Javalambre desde el cruce con la pista del Observatorio.



Estado de la pista forestal de cumbres



Ortoimagen con el trazado aproximado de un tramo de la alternativa propuesta en el proyecto en sector de pinares con relieve irregular. El trazado previsto discurre por zonas sin infraestructuras preexistentes en buena parte del recorrido y por terrenos naturales de orografía compleja (que exigirían grandes desmontes de terreno), y alto valor natural. En este tramo en concreto se afectaría al HIC prioritario 9530.

Otras recomendaciones

- Cuantificar detalladamente las superficies afectadas de vegetación natural, realizando una cartografía detallada a escala adecuada. La misma propuesta se hace extensible a los Hábitats de Interés Comunitario.
- Elaborar un estudio específico para todos los taxones de flora catalogada con posible presencia en el recorrido que finalmente se establezca, entre los que destacan:
 - *Oxytropis jabalambrensis*
 - *Androsace vitaliana assoana*
 - *Erodium celtibericum*
 - *Erysimum javalambrense*
 - *Sideritis javalambrensis*

- *Juniperus thurifera*
 - *Euonymus latifolius*
 - *Teucrium thymifolium*
-
- Elaborar un estudio específico para las potenciales afecciones sobre *Parnassius apollo*.
 - Valorar, en función de los resultados de los muestreos, incluir propuestas de traslocación de taxones o individuos a sectores próximos tanto de flora como de fauna.
 - Realizar un estudio detallado de pérdida de suelos y procesos geomorfológicos derivados de las obras, cuantificando previamente con detalle los movimientos de tierras y superficies afectadas.
 - Prever un estudio de medidas compensatorias a Red Natura 2000, cuantificando superficies, especies afectadas de HIC o especies Directiva, con presupuestos detallados y procedimientos de restauración, etc.
 - Diseñar un plan de restauración ambiental y paisajístico asociado a las obras previstas, cuantificando su coste y procedimientos y técnicas ambientales a seguir.
 - Analizar el impacto sobre el paisaje kárstico de las zonas de cumbres y, concretamente, la afección al Lugar de Interés Geológico⁶.

CONCLUSIONES

Este Consejo considera que el proyecto en su planteamiento actual atraviesa zonas de elevado interés natural y paisajístico, afectando a superficies extensas de HIC, algunas prioritarias y, potencialmente, a taxones catalogados de flora y fauna.

Es una zona de elevada naturalidad y singularidad ecológica y geomorfológica en el contexto

⁶ Recordar que el Artículo 12. Usos y actividades prohibidos, del Decreto 274/2015, de 29 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se crea el Catálogo de Lugares de Interés Geológico de Aragón y se establece su régimen de protección, prohíbe en su punto d) "Las nuevas infraestructuras viarias, energéticas y de telecomunicaciones".



Dictamen del CPNA sobre el documento ambiental inicial relativo al: "Acceso sur a la estación invernal de Javalambre, desde la carretera a-1514. tramo: Torrijas-estación de Javalambre"

ibérico y europeo, y de extrema fragilidad en cuando a la afección al suelo o a las especies endémicas presentes en la zona, por lo que los procedimientos de restauración ambiental se estiman complejos y costosos.

En este sentido, se recomienda que se valoren otras alternativas al proyecto, incluyendo la alternativa 0, y valorándose especialmente la utilización de las infraestructuras de comunicación ya existentes en el territorio (pistas forestales de acceso al pico Javalambre).

El proyecto planteado en su trazado previsto inicialmente afectaría sustancialmente a dos espacios de la Red Natura 2000, por lo que deberán adoptarse las medidas establecidas por el MITERD para la evaluación ambiental de proyectos que afectan de forma importante a la integridad de la Red Natura 2000 y, en cualquier caso, se recuerda que es preceptivo activar el procedimiento y propuesta de medidas compensatorias y su traslado a la Comisión Europea para su valoración vinculante, considerando las cuestiones anteriormente reseñadas.

Se trasladan además en este dictamen otras recomendaciones específicas para que, si el órgano ambiental así lo estima, se integren en el nuevo Estudio de Impacto Ambiental.

Lo que con el Vº Bº del Sr. Presidente, en la ciudad de Zaragoza, a 19 de febrero de 2024, como Secretario del Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón, CERTIFICO

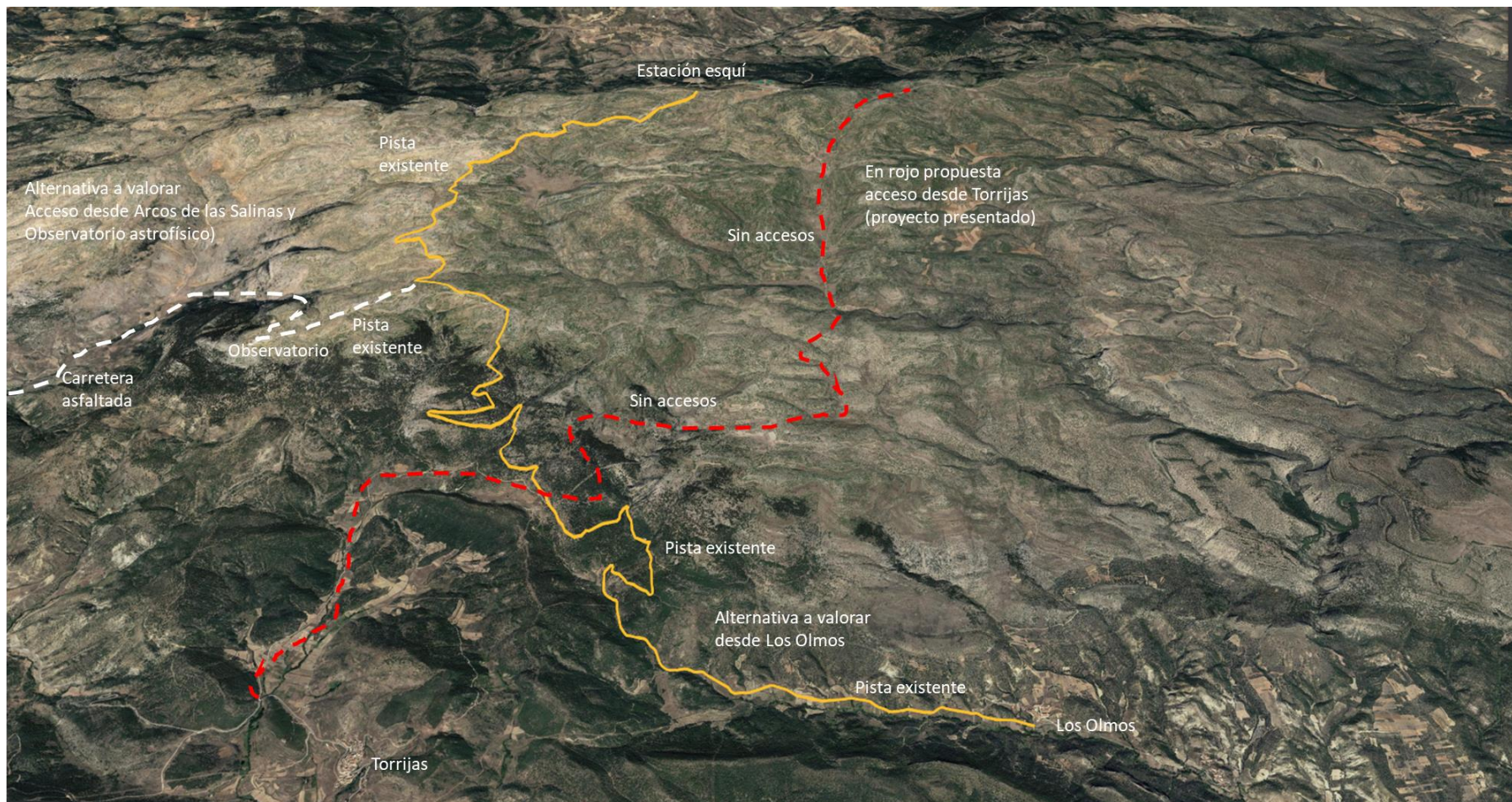
EL PRESIDENTE DEL CONSEJO

Fdo.: José Manuel Nicolau Ibarra

EL SECRETARIO DEL CONSEJO

Fdo.: Miguel Ángel Ena Pérez

Dictamen del CPNA sobre el documento ambiental inicial relativo al: "Acceso sur a la estación invernal de Javalambre, desde la carretera a-1514. tramo: Torrijas-estación de Javalambre"



Esquema con otras posibles alternativas a valorar en el EIA

Dictamen del CPNA sobre el documento ambiental inicial relativo al: "Acceso sur a la estación invernal de Javalambre, desde la carretera a-1514. tramo: Torrijas-estación de Javalambre"

