

**JORNADA: ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS POR LAS DIFERENTES
ADMINISTRACIONES Y LA PLANIFICACIÓN VIARIA**

MINISTERIO DE FOMENTO

EL CONGOSTO DE OLVENA

José Murillo Díaz

Marzo de 2001

CONGOSTO DE OLVENA. N-123. P.k. 17+850 al 18+850

CLAVE: A2-HU-2310

MEMORIA RESUMEN

ANTECEDENTES

- Orden de estudio de 11 de Noviembre de 1997.
- Memoria - Resumen de 28 de Enero de 1998.
- Pertenecen a las obras de acondicionamiento de la N-123 de Zaragoza a Francia por el Valle de Arán suspendidas entre los P.k. 17+850 al 18+850 por la problemática suscitada por criterios medioambientales.

SITUACION ACTUAL

El Congosto de Olvena es una garganta fluvial encajada y con paredes muy próximas en ambas márgenes.

CONSIDERACIONES PRINCIPALES

- **Topográficas:** Cartografía a escala 1:1.000 obtenida por fotogrametría aérea.
- **Hidráulicas:** El río Esera es el único corredor fluvial importante del paisaje y su régimen se encuentra condicionado por el embalse de Barasona.
- **Climáticas:** Los fuertes desniveles pueden crear zonas de características climáticas especiales, como umbrías. Los fuertes encajamientos favorecen fenómenos de inversión térmica.
- **Paisaje:** Paisaje típicamente erosivo consecuencia de una dinámica fluvio-torrencial con elevados rasgos de naturalidad, aun cuando aparezcan elementos artificiales como la N-123, Canal de Aragón y Cataluña, Central de San José y la presa de Barasona, y TODOS EN LA MARGEN IZQUIERDA.
- **Fauna:** Zonas de nidificación en los acantilados del Congosto de aves con algún tipo de protección comunitaria, española o autonómica, como son Alimoche, Halcón peregrino, Águila real, Águila perdicera y Búho real. Asimismo hay un área crítica para el Quebrantahuesos. Entre los biotipos acuáticos protegidos figuran la Madrilla y tal vez el pez lobo y nutria.
- **Flora:** Existe una larga variedad de comunidades vegetales endémicas y no endémicas incluidas en la Directiva de Hábitats 92/43/CEE.
- **Geológicos y Geotécnicos:** En el tramo objeto del estudio aflora una potente serie calcárea del cretácico superior, de aspecto masivo y potencias cercanas a los 200 m

**ANTEPROYECTO: ESTUDIO DE ALTERNATIVAS A LA SOLUCION
PROPUESTA POR EL PROYECTO 20-HU-2310 EN EL TRAMO CONGOSTO DE
OLVENA.
N-123 P.K. 17+850 AL P.K. 18+850.
PROVINCIA DE HUESCA.**

El Congosto de Olvena es una garganta fluvial labrada en materiales calcáreos y fuertemente encajada con elevados rasgos de naturalidad aun cuando aparecen elementos artificiales de cierta entidad, la mayoría de ellos afectando a la margen izquierda como son la carretera N-123, el Canal de Aragón y Cataluña y la Central Hidroeléctrica de San José.

El Anteproyecto estudia cinco alternativas de trazado, las cuatro primeras por la margen izquierda del río y la quinta cruzando a la margen derecha para luego volver a la izquierda. Sus características son:

- **Solución Radio 90 m:** Mejora de la plataforma y del firme sobre el trazado actual, que incluye la geometrización en planta, ajuste de peraltes, refuerzo del firme existente, adecuación de la señalización y mejoras del drenaje y barreras de protección.

Se adopta un ancho de calzada de 6,60 m y arcenes de 0,40 m, reduciendo las cunetas canalizándolas bajo el propio arcén o bajo rigolas con bordillo.

El trazado se ajusta en lo posible a la Norma de Trazado 3.1 I.C./1.964.

Al quedar en el tramo un radio de 90 m, con un gran desarrollo y pavimento renovado, entre otros tramos de curvatura más amplia, las condiciones de seguridad vial quedan mermadas, pudiendo ser causa de futuros accidentes.

- **Solución Radio 120 m:** Se diferencia de la anterior por la sustitución del radio 90 m por un radio 120m. para lo que es necesaria una ampliación de la boquilla del túnel existente. Al ampliar el radio, el trazado se desplaza hacia la izquierda, por lo que se solapa, a distinta altura, con el del Canal de Aragón y Cataluña, que se salva mediante una estructura de 100 metros.

Las obras complementarias de geometrización en planta, ajuste de peraltes, etc., son las mismas que la de la solución anterior.

Esta solución no resuelve los problemas de seguridad vial de la solución anterior aunque los disminuye y tiene las dificultades añadidas del grave riesgo de rotura del Canal de Aragón y Cataluña por las vibraciones producidas por las voladuras debido a su proximidad a las mismas y que es preciso el corte total del tráfico durante el plazo de construcción que se estima en 6 meses debido a que los trabajos se han de realizar desde la carretera existente.

- **Solución Radio 180 m:** Contempla la modificación de la curva de radio 90 m sustituyéndola por otra de 180 m, estudiándose dos opciones de trazado.

- **Opción A:** Es necesario el rasgado del túnel existente y desde la nueva boquilla de salida se continua en viaducto mediante una estructura de 210 m que, una vez salvado el Canal de Aragón y Cataluña discurre sobre la margen izquierda del río Esera hasta el estribo de llegada, a continuación de la cual se inicia un nuevo túnel de 105 m cuya boquilla de salida coincide con la del existente.

Esta solución supone, además de la invasión de la margen izquierda del río por las pilas de la estructura, la necesidad de ejecución de un nuevo túnel sobre el existente del Canal de Aragón y Cataluña por lo que las voladuras suponen un riesgo para el mismo. Además es preciso el corte del tráfico durante el plazo de ejecución de las obras que se estima en 12 meses.

- **Opción B:** En esta solución se modifica el trazado para evitar la invasión de la margen izquierda del río. No es necesario el rasgado del túnel, a continuación del cual la traza discurre en viaducto de 130 m entre la traza actual y el Canal de Aragón y Cataluña, continuando a través de un nuevo túnel de 427 m. Precisa de la ejecución de un tramo de calzada en voladizo de 90 m a la salida del túnel para dar continuidad a la sección transversal. Precisa el corte del tráfico durante el plazo de ejecución que es de 12 meses.

Ninguna de las soluciones de Radio 180 m resuelve por completo los problemas de seguridad vial, aunque los disminuyen. Independientemente de la mayor afección ambiental y de riesgo sobre el Canal de Aragón y Cataluña de la opción A frente a la B, la naturaleza y características de las obras a realizar, viaducto y túnel, son semejantes a los de la solución Radio 250 m que presenta mejores condiciones de trazado.

- **Solución Radio 250 m:** Se estudia la sustitución de la curva de radio 90 m por una de radio 250 m con lo que es necesaria la construcción de un nuevo túnel por la margen izquierda del río de 420 m de longitud. La traza se desplaza hacia la izquierda, solapándose con la del Canal de Aragón y Cataluña, que se salva con una estructura de 110 m de longitud.

La ejecución del túnel presenta problemas constructivos debido a su longitud y al reducido radio de trazado, así como a los posibles derrumbamientos en la embocadura Norte por las características del terreno. Es necesario el corte del tráfico por un periodo de 15 meses.

Esta solución es aceptable desde el punto de vista de la seguridad, funcionalidad y uniformidad de trazado y presenta los inconvenientes de su elevado coste y los problemas constructivos.

- **Solución Radio 600 m:** Se estudia un nuevo trazado en planta desde el P.K. 17+929 al 18+912 formado por una curva de radio 600 m, que cruza por dos veces el río Esera aprovechando la existencia de un meandro muy encajado.

Consiste en la construcción de dos viaductos sobre el río de 185 y 125 m y un túnel intermedio de 110 m en la orilla derecha que atraviesan la parte más baja del farallón rocoso causante del meandro. También es necesario la ejecución de un muro de contención anclado de 160 m debido a la proximidad de la plataforma al Canal de Aragón y Cataluña, así como de 200 m de calzada en voladizo para dar continuidad a la sección transversal.

Se precisa un corte de tráfico por un tiempo de 6 semanas durante la ejecución de los dos primeros vanos del primer viaducto y el viaducto de salida por la necesidad de ubicación de la maquinaria sobre la carretera.

En el cuadro adjunto se recogen algunas de las características de las seis alternativas.

La comparación de soluciones el estudio la realiza atendiendo a los criterios de funcionalidad, seguridad y afección ambiental.

Con respecto a la funcionalidad se concluye que las soluciones 90, 120 y 180 Opción A presentan un bajo grado de adaptación funcional futura, debido a los puntos críticos que suponen las respectivas curvas de radios 90, 120 y 180 metros. Las soluciones 180 Opción B y 250 m serían susceptibles de adecuación futura a superiores condiciones de trazado y la solución de radio 600 metros mantendría las condiciones de funcionalidad en el futuro en armonía con el resto del itinerario.

En las condiciones de seguridad de la circulación, en la secuencia de curvas del tramo del Congosto de Olvena, las soluciones de 90 y 120 metros son altamente peligrosas, aceptables, con riesgos, las soluciones de 180 y 250 metros y buenas en la solución de radio 600 metros. La valoración realizada en cuanto a las necesidades de señalización vertical en las curvas existentes a partir de la solución de radio 90 metros sigue los mismos criterios.

En la valoración ambiental, las soluciones de radios 90, 180 opción B y 250 metros tienen una incidencia global muy similar, aunque debido en cada una de ellas a factores de distinta naturaleza, pesando en la solución de radio 90 metros la menor afección a valores naturales y en las otras dos a factores socioeconómicos.

Quedan con valoración menor las soluciones de radio 120 y 180 metros opción A debido a la incidencia que suponen sobre los factores naturales que no se logra compensar con la mejora de los socioeconómicos.

La solución de radio 600 metros es la que en su conjunto alcanza una mejor evaluación, fundamentalmente por las mejoras que aporta respecto a los factores socioeconómicos.

A la vista de todo lo anterior el estudio concluye que la solución que presenta mejores condiciones por los tres conceptos evaluados es la de **Radio 600 metros**, siendo las soluciones Radio 180 B y Radio 250 posiblemente aceptables y de difícil consideración positiva las opciones de Radios 90, 120 y 180 A.

	R 90	R 120	R 180 A	R 180 B	R 250	R 600
Presupuesto (Millones Ptas)	568,3	941,8	1.356,5	1.859,2	1.888,3	1.806,7
Valoración del Impacto Ambiental	+ 5,1	+ 1,6	+ 0,3	+ 4,8	+ 5,5	+ 8,9
Longitud con ancho de plataforma 7,40 m.	1.179	1.159	1.122	500	455	0
Longitud con ancho de plataforma 9 m.	0	0	308	805	840	1.125
LONGITUD TOTAL	1.179	1.159	1.430	1.305	1.295	1.125
Nº de clotoides que no cumplen la Norma 3.1 I.C. 1964	6	7	5	3	4	1

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

RESPUESTAS A LA MEMORIA RESUMEN Y CONTESTACION EN EL E.I.A.

DIRECCION GENERAL DEL MEDIO NATURAL DE LA DIPUTACION GENERAL DE ARAGON

Respuesta:

- El Congosto de Olvena es un espacio incluido en la Red de Espacios Naturales a Proteger de la Comunidad Autónoma de Aragón y afecta al ámbito territorial de aplicación del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos y al territorio de nidificación de la especie.
- Las obras del tramo Estrada – Presa de Barasona han producido impactos graves e irreversibles.
- De las soluciones seleccionables por su impacto compatible o moderado la R-180 es la que presenta un índice de peligrosidad tan bajo como en el caso de las soluciones del proyecto base y de las de más bajo coste de ejecución y no ha sido contemplada en la Memoria-resumen, entendiéndose que es sobre esta o similares sobre la que debe realizarse el estudio de detalles de los factores ambientales.
- Informa de los valores naturales de la zona y sobre las consideraciones al documento de medidas integradoras y Minimizadoras del impacto en el Congosto de Olvena.

Contestación en E.I.A.:

- *El Congosto de Olvena aparece en la Red de Espacios a Proteger de Aragón pero con valoración intermedia por lo que no aparece recogido como espacio protegido en la reciente Ley.*
- *El ámbito territorial de aplicación del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos comprende cerca de la mitad de la provincia de Huesca.*
- *La más reciente cita a nidificación en el ámbito del Congosto se remonta a los años 60, sin que posteriormente se haya detectado su presencia más que como pasos ocasionales, por lo que no se cree que las obras puedan afectar a la especie. Previamente al inicio de las obras se hará una campaña de prospección e identificación de especies protegidas para establecer medidas de protección.*
- *En la respuesta a la información ambiental solicitada por la Demarcación, la D.G. no rechazaba la solución viaductos, señalando que podría ser válida con un estricto cuidado en el desarrollo de las obras y evitando una afección desmedida al cauce del río. La solución R 600 m. Recoge las citadas recomendaciones.*
- *La solución R 180 m. No se contempla por no suponer una mejora notable sobre la R 120 m. Y empeora las condiciones de la R 250 m. En el Anteproyecto y Evaluación de Impacto Ambiental se recoge y evalúa planteando una nueva opción que evita la invasión del cauce del río.*
- *La propuesta no de ley número 31/95-V de las cortes de Aragón no se opone a la solución R-600 sino que dice que se evitará en lo posible que el trazado invada la margen derecha del río Esera y se reducirán al máximo los movimientos de tierras, y ambos han sido tenidos presentes en la redacción de este estudio.*

Respuesta:

- De elegirse la solución Viaductos se deberá realizar un diagnóstico geomorfológico, climático y biológico del Bien “ Abrigo con pinturas del Remosillo” declarado de Interés Cultural y adoptar las medidas que garanticen su conservación.
- De elegirse las soluciones en túnel Radio 250 o 120 m. Deberá prospectarse el área ocupada por la traza y obras subsidiarias por la posibilidad de localizar nuevos yacimientos arqueológicos.
- Gestionar el 1% cultural en la obra o su entorno.

Contestación en E.I.:

- *Para la solución R 600 m. Las medidas propuestas se recogen en el E.I.A. entre las medidas correctoras y protectoras y el programa de vigilancia ambiental.*
- *Para las soluciones R 250 m. Y 120 m. Las medidas propuestas se han contemplado en la Evaluación de Impacto Ambiental y caso de suceder, podría llegar a aconsejar que fuese reconsiderada la oportunidad de la solución elegida.*
- *Se han contemplado e integrado los senderos de ecoturismo y las medidas complementarias para la integración ambiental de las soluciones R 180 m. Opción B, 250 m. Y 600 m. Dan holgado cumplimiento a las sugerencias indicadas y pueden ser extensibles, en otra medida, a cualquier solución finalmente elegida.*

AYUNTAMIENTO DE ESTADA

Respuesta:

- Sugiere la solución de mejora de firme.

Contestación en E.I.:

- *Esta solución denominada Radio 90 m. Al quedar en el tramo un radio de 90 m. Con un gran desarrollo y pavimento renovado entre otros de curvatura más amplia, las condiciones de seguridad vial quedan mermadas pudiendo ser causa de accidentes como en la N-230 entre Puentes de Montañana y Arén que tiene incluso mejor trazado.*

Respuesta:

- El Congosto de Olvena constituye un sistema físico-biológico-cultural de notable interés y singularidad y cualquier nueva actuación debe responder a razones de interés humano y ser sumamente respetuosa con el entorno y las dos alternativas que discurren en túnel por la margen izquierda no cumplen esta premisa.
- Los aspectos ambientales más significativos y sensibles son los geomorfológicos y la avifauna rupícola. La solución Viaductos afectaría a la avifauna rupícola de la margen derecha que perderían la protección acústica que tienen sus escarpes y cortados rocosos afectando al ciclo biológico de las especies propias de este hábitat. El paisaje fluvial se vería devaluado por las dos estructuras transversales sobre el cauce del río Esera así como la hidrología superficial, geomorfología del cauce y sus riberas, laderas, vegetación y fauna.
- Propone que se adopte la solución de Mejora de la Plataforma Existente.
- Propone las siguientes medidas en fase de obras:
 - No localizar los préstamos e instalaciones auxiliares en zonas sensibles como la de la recarga del acuífero N° 23.
 - Periódica revisión de vehículos y maquinaria para prevenir vertidos tóxicos.
 - Estabilización geotécnica de plataformas, taludes y demás terrenos inestables.

Contestación en E.I.:

- *Por lo del grado de aislamiento se refiere dado la baja cota de la rasante sobre el cantil de la margen derecha, ya que la ocupación de la misma se reduce a atravesar 110 m. En túnel y a que no existe posibilidad física de acceso de vehículos ni peatonal al territorio, no variarían las condiciones preexistentes de aislamiento ni se incrementara el nivel sonoro ya que la distribución del ruido del tráfico en este tramo del cauce tan encajado es muy uniforme.*
- *El paisaje no se devalúa por la presencia de las estructuras si responden a un cuidadoso diseño acorde con el entorno natural, y ofrecen la posibilidad de alcanzar nuevas perspectivas del paraje natural que permiten una mayor valoración y conocimiento del mismo.*
- *La solución de Radio 600 m. No supone una afección diferencial significativa con la R 90 m. Ni menos aún de difícil recuperación y reversibilidad en criterios relativos a la geomorfología fluvial y ribereña y respecto a la avifauna.*
- *Para la solución finalmente elegida se recogerán las recomendaciones apuntadas en el dictamen, como así se propone en las medidas protectoras y correctoras y en el programa de vigilancia ambiental.*

Respuesta:

- Desechan la solución R 250 m. Y considera como mejores opciones la R 120 m. Y la R 600 m. E indica que la opción final deberá tomarse con relación a un análisis de costes de solución a los problemas técnicos.

Contestación en E.I.:

- *Con este espíritu se desarrolla el Anteproyecto y la Evaluación de Impacto Ambiental además de otras consideraciones como la funcionalidad y seguridad.*
- *En esta respuesta se reconoce la realidad del Congosto en el que pese a su aparente naturalidad existen infraestructuras de importancia que no solo no lo devalúan sino que permiten su conocimiento y disfrute.*

Respuesta:

- De las especies de vertebrados existentes en el Congosto 30 están catalogadas como de interés comunitario, 84 en el catálogo Nacional de Especies Amenazadas, y 23 de vertebrados y una vegetal están en el Catálogo de especies Amenazadas de Aragón.
- El “ Proyecto de Medidas Integradoras y Minimizadoras del Impacto de las Obras de acondicionamiento de la N-123 a su paso por el Congosto de Olvena” en el que se consideraba que la opción de Radio 100 sin variantes era la única cuyo impacto es compatible con la vegetación y el paisaje no se ha tenido en cuenta en la Memoria-resumen ya que desarrolla más ampliamente la alternativa Viaductos.
- La Memoria-resumen considera que en la comparación de impactos la solución Viaductos es claramente favorable frente a las otras tres consideradas cuando no se habla de impactos correspondientes a la fase de construcción en geología, geomorfología, paisaje y clima.
- Se decantan por la alternativa “sin variante” o de Radio 100 m. Por ser la única compatible con el mantenimiento de los valores ambientales del Congosto.

Contestación en E.I.:

- *La proposición no de ley 31/95-V de las Cortes de Aragón relativa al impacto ambiental de las obras en el Congosto de Olvena en el párrafo 3º dice.*
“ Las modificaciones a realizar en el proyecto técnico deberán evitar en la medida de lo posible que el trazado invada la margen derecha del río Esera a su paso por el Congosto de Olvena y reducir al máximo los movimientos de tierra”.
La solución R 600 m. Discurre totalmente en túnel por la margen derecha en una longitud de 110 m, a muy baja cota, y sin posibilidad de acceso de vehículos ni peatones fuera de la

carretera por lo que no supone una invasión de la misma y excepto la R 90 m. Es la que reduce al máximo los movimientos de tierra ya que supone la menor longitud de excavación en túnel.

- *El Anteproyecto y Evaluación de Impacto Ambiental desarrolla por igual y al mismo nivel las seis opciones y se justifica la creación de un área de ocio y esparcimiento en las opciones R 600 m, R 180 m. Opción B y R 250 m*
- *En esta actuación se potencia el ecoturismo.*
- *La curva de Radio 90 m. Es inaceptable entre otras consideraciones por su nivel de seguridad.*
- *El impacto de cada una de las seis opciones contempladas se recoge con idéntico nivel de detalle. En el proyecto definitivo serán tenidas en cuenta todas las prescripciones que marque la Declaración de Impacto Ambiental.*
- *Del Anteproyecto se deduce que la opción propuesta no lo ha sido sólo por razones de seguridad sino como resultado de la evaluación conjunta de los distintos criterios.*
- *Respecto a las manifestaciones de omisiones se indica que se ha comparecido a una Memoria-resumen previa a la culminación del procedimiento de evaluación ambiental y cuyo fin es efectuar consultas.*

ANSAR – Valle del Cinca

Respuesta:

- *Se incumplen las instrucciones de la Orden de estudio del Anteproyecto favoreciendo sospechosamente la opción Viaductos.*
- *El inventario ambiental esta escasamente definido y sin embargo se identifican y valoran impactos emitiendo conclusiones tendenciosas.*
- *En la alternativa “Viaductos” no se contempla la adecuación de los tramos anterior y posterior, ni donde se transportarán los materiales de excavación del túnel y que impactos provocarán.*

Contestación en E.I.:

- *El objeto del anteproyecto es la búsqueda razonada de alternativas y el documento sujeto a consultas es simplemente una Memoria-resumen y no el Anteproyecto y Evaluación de Impacto Ambiental, que son los que en detalle desarrollarán los aspectos citados en la respuesta.*
- *En la Evaluación de Impacto Ambiental se expone la metodología, procedimiento y fundamentación de la evaluación seguida para la realización de las matrices de impacto de todas las alternativas a la vista del inventario ambiental y sus interacciones, así como la identificación y valoración de impactos, propuesta de medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental.*

SOCIEDAD DE CONSERVACION DE VERTEBRADOS

Respuesta:

- Se opone a la alternativa R 600 m. Y el área recreativa anexa incrementaría aún más su impacto negativo.
- Sugieren la mejora del firme con mejora de la señalización y limitación de la velocidad.
- Critican el planteamiento infundado y contradictorio de las matrices de la Memoria-resumen y sus resultados finales.
- Recuerdan que las rapaces rupícolas más protegidas y amenazadas tienen su periodo reproductivo de finales de Agosto a Noviembre y las molestias en esos meses y las derivadas de la presión humana pueden conllevar graves consecuencias.

Contestación en E.I.:

- *En el presente documento se incluyen las medidas protectoras y correctoras y en el programa de vigilancia ambiental los aspectos ambientales señalados, prestando especial atención a las molestias a las rapaces rupícolas en época de celo y cría.*
- *Respecto a la validez de la solución R 90 m. Se indica que pese a la señalización, en tramos similares se siguen produciendo accidentes.*

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE ORNITOLOGIA

Respuesta:

- El proyecto afecta a un tramo no transformado del río Esera considerada hábitat de interés comunitario con especies incluidas en los Anexos I y II de la directiva de conservación de Aves Silvestres.
- También esta constatada la presencia de la Nutria.
- La solución Viaductos es ambientalmente inaceptable por:
 - Invade la margen derecha con graves consecuencias para las especies.
 - Las medidas correctoras y el área de esparcimiento supondrían el deterioro irreversible de la zona y de la fauna.
- Propone la “ Solución sin variante mejorando el pavimento existente”

Contestación en E.I.:

- *En el Anteproyecto se han tenido en cuenta las características del tramo del río Esera y sus ecosistemas, así como las recomendaciones de las Directivas Comunitarias de cara al posible establecimiento de la Red Natura 2.000.*
- *En las medidas correctoras y protectoras y programa de vigilancia ambiental se presta especial atención a las especies rupícolas.*
- *La presencia de la Nutria no parece que pueda ser extensible al tramo del ámbito de actuación del Anteproyecto por razones de la artificialidad del régimen de caudales. En cualquier caso se plantean medidas para la detección de su presencia y la conservación de su hábitat y supervivencia.*

Respuesta:

- Las magnitudes consideradas en las matrices causa-efecto no pueden sumarse o acumularse y carece de sentido dar una nota final como sumatorio de los efectos.
- En la solución Viaductos las medidas proyectadas en la margen derecha son negativas para los valores de dicha margen. Son predecibles impactos severos o críticos sobre la geomorfología y avifauna rupícola:
 - En fase de construcción y funcionamiento se perturbaría la nidificación de las especies rupícolas al perderse el estado de aislamiento y protección acústica de la margen derecha.
 - Se produciría una pérdida permanente de la calidad del paisaje por las estructuras transversales sobre el río.
- Propone la alternativa “ Mejora de la plataforma existente”.
- Propone una serie de medidas de carácter preventivo y corrector.

Contestación en E.I.:

- *La metodología de la matriz de síntesis ha sido realizada por un equipo multidisciplinar.*
- *El túnel de la solución R 600 m. Es a baja cota y no precisa la ejecución de boquillas que alteren el espacio natural y no es una afección inadmisibile sobre el Congosto, que no es una formación singular ni por sí misma ni tan siquiera en el prepirineo de Huesca.*
- *La afección a la avifauna rupícola durante la ejecución de las obras por el ruido se produciría en todas las soluciones dado el encajamiento del río en el Congosto. Se ha considerado su incidencia y se han recogido en las medidas de vigilancia, control y recuperación ambiental.*
- *La incorporación de las estructuras al campo visual puede ser neutra respecto al paisaje con un cuidadoso diseño que produzca su integración en el medio natural al igual que las otras cuatro ya existentes.*
- *La solución R 90 m. No presenta un grado suficiente de seguridad vial.*
- *Las medidas preventivas y correctoras propuestas han sido recogidas y consideradas entre las medidas de vigilancia, control y recuperación ambiental.*

Respuesta:

- El Congosto es una zona bien conservada y con evidente grado de naturalidad aunque no se localizan especies de flora o fauna amenazadas listadas en el Anexo I del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.
- Se señalan unas especies vegetales de interés en ambas márgenes en las que cualquier actuación puede alterar sus condiciones de estabilidad actual.
- La alternativa viaducto + túnel + viaducto genera mayor grado de alteración ambiental. La alteración paisajística alcanza cotas notables y a ello se unen los efectos sobre flora y fauna en fase de construcción.
- La alternativa de mantener el trazado existente con mejora de firme es en principio la menos impactante y el posible aumento de riesgo puede ser resuelto con señalización prohibitiva o limitativa adecuada.

Contestación en E.I.:

- *Se coincide con el grado de Naturalidad del Congosto pese a estar afectado por diversos elementos artificiales.*
- *Las formaciones vegetales de interés no se encuentran directamente afectadas por las obras, ni tan siquiera las asociadas a riberas.*
- *La solución R 600 m. Incide en el paisaje, por un lado introduciendo los viaductos, pero por otro lado posibilitando nuevos puntos de vista y perspectivas del mismo. Con un cuidadoso diseño los puentes quedarían integrados en el medio natural al igual que los otros cuatro existentes y se gana en el grado de perfección y disfrute del Congosto.*
- *La solución R 90 m. Adolece de condiciones de trazado adecuadas y la experiencia en temas análogos (puente de Montañana – Aren en la N-230) demuestra que no se disminuye el riesgo con una adecuada señalización.*

AYUNTAMIENTOS QUE APOYAN LA SOLUCION VIADUCTOS

- Villanova
- Perarrua.
- Sesue
- Campo
- Benabarre
- Graus
- Mancomunidad de Ribagorza Oriental
- Mancomunidad de la Baja Ribagorza.

PULSE EN LA IMAGEN PARA VER EL VÍDEO