

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

Plaza de San Juan de la Cruz s/n
28071 Madrid

Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20100267CAR, ACONDICIONAMIENTO DE LAS CARRETERAS N-260 (ANTIGUA C-26) Y N-152. TRAMO DE ENLACE CON LA CARRETERA C-38 RIPOLL-CAMPDEVÀNOL

De acuerdo con la solicitud de consulta recibida para el proyecto “NUEVO TRAZADO DE LA CARRETERA N-260 ENTRE OLOT Y EL ENLACE CON LA CARRETERA C-38 (GIRONA)” con fecha 21 de Febrero del 2011, y una vez revisada la documentación relativa al “*Estudio informativo de acondicionamiento y ejecución de variantes de población, con diseño que posibilite su futura duplicación: Acondicionamiento de las carreteras N-260 (antigua C-26) y N-152, tramo: enlace con la carretera C-38 – Ripoll – Campdevàrol* (Ref. SGEA/IGB/igqu/20100267CAR)”, la Associació Naturalistes de Girona, con NIF G17066184 y domiciliada en c/de les monges, 20 de Girona, junto con la organización GEDENA-RIPOLLÈS con NIF G17157249, quiere exponer las siguientes consideraciones:

1. Estamos en contra de un modelo de infraestructuras viarias que fomente el transporte privado y poco sostenible, y/o el turismo de fin de semana que acapara un gran número de viviendas de la zona, con vehículos que rápidamente acceden desde las ciudades a la alta montaña. Se considera prioritario favorecer el transporte público en un contexto de disminución evidente de combustibles fósiles y de cambio climático. Es mas, la actual escalada de precios de los carburantes de previsible prolongación y acentuación debida la tendencia al agotamiento de estos recursos, dan a entender que el escenario de movilidad de los próximos 5 o 10 años es totalmente incierto; que las pautas y medios de movimiento de la población de hoy en día no tienen porque continuar produciéndose en el futuro a medio y largo plazo, por lo que continuar desarrollando infraestructuras en base a unos patrones de desarrollo de las décadas precedentes no tiene ningún sentido.

Además, la situación de crisis económica que sufre el país pone en duda la necesidad de destinar presupuestos a incrementar las infraestructuras viarias en territorios que no sea del todo necesario. Instamos a que se terminen las obras de infraestructuras viarias que se han empezado en la demarcación de Girona (ejemplo: N-II), pero que por falta de presupuesto han sido paralizadas, en lugar de empezar nuevos proyectos, como el que se propone en este estudio informativo.

El área de estudio, del estudio informativo corresponde a una zona rural de montaña con perfiles topográficos acentuados, donde las zonas agrícolas se encuentran en los fondos de valle compitiendo con infraestructuras urbanas, zonas urbanizadas y polígonos industriales. En consecuencia, la tendencia a la artificialización del territorio es evidente y se concentra en los fondos de los valles donde tienen una

elevada visibilidad e impactos negativos diversos, entre los cuales se puede citar la banalización y pérdida de singularidad derivando hacia un paisaje estereotipado. Los fondos de valle son escasos en el territorio del área de estudio, siendo un paisaje amenazado y vulnerable. La tendencia a la acumulación de ejes viarios, zonas urbanizadas y equipamientos tiene un impacto paisajístico negativo desproporcionadamente alto, porque da la impresión de congestión y pérdida de naturalidad, privando algunas de las mejores vistas, diluyendo la identidad de los núcleos urbanos y creando barreras a la conectividad ecológica, social y paisajística.

La calidad de vida de las comarcas de montaña reside, en gran medida, en la paz y tranquilidad que ofrecen, valor que el turismo reconoce y busca en estas zonas.

Consideramos que la orografía del territorio objeto de estudio, y sus características ecológicas, no pueden soportar las infraestructuras viarias que se proponen en el presente estudio informativo:

- La propuesta de corredores por la solana supone la destrucción de los mejores paisajes de todo el valle del Ter y de llanuras agrícolas de alto valor, los cuales forman parte de la economía del sector primario de la población.
- La posible propuestas de corredores por el sur del río Ter (en el caso del tramo Sant Joan de les Abadesses – Ripoll), las cuales no se contemplan en el estudio informativo, podría parecer más integrada visualmente ya que pasaría por túneles, pero transcurriría por bosques higrófilos protegidos por Red Natura 2000 de gran interés ecológico.

En este contexto, se pone en duda la justificación de la construcción de las variantes de Sant Joan de les Abadesses, Ripoll y Campdevàrol descrita en el estudio informativo. No existe una demanda de tránsito creciente tal que justifique la definición de la N260 como eje transpirenaico de gran capacidad y velocidad elevada, y mucho menos su planificación como autovía desdoblada. Las ocasionales retenciones por el turismo estacional y de fin de semana no justifican la construcción de variantes en los 3 municipios del área de estudio con el consiguiente impacto ambiental. Existen multitud de otras prioridades de inversión a las cuales destinar fondos públicos durante la época de crisis, antes que destinarlos a más grandes infraestructuras viarias. Además, la única forma mediante la cual se instará la población a un cambio modal de transporte –o sea pasar de vehículo particular a transporte público– será la suficiente congestión de la vías de comunicación, como para que sea competitivo hacer el cambio y la ampliación de la oferta de transporte colectivo comercial. Con nuevas grandes infraestructuras solamente se genera un efecto llamada a que más población se desplace en vehículo privado por las facilidades que se le ofertan a este medio de transporte. Consideramos del todo necesario volver a contemplar la necesidad de construcción de dichas variantes, ya que su construcción será decisiva para el territorio, con grandes cambios físicos y con muchas consecuencias ecológicas, sociales y paisajísticas asociadas (*ver punto 2*).

Se debe tener en cuenta que la construcción de las variantes por los 3 municipios que forman parte del área de estudio transformará dichas infraestructuras en grandes ejes viarios rápidos hacia destinos de alta montaña, sin favorecer la actividad económica de los municipios afectados; por este motivo se pide incorporar al estudio informativo estas variables y sus consecuencias sobre el territorio y su población.

2. Se ha echado en falta el análisis de los siguientes vectores en el apartado 5. *Datos básicos*:

2.1. Presencia de corredores ecológicos, sociales y paisajísticos en el área de estudio.

La realización del proyecto lleva implícito el aumento de la fragmentación del territorio afectado, con la consiguiente pérdida de conectividad ecológica, social y paisajística.

Particularmente, la conectividad se ve amenazada básicamente por los siguientes factores:

1. La existencia de este elemento lineal que se quiere desdoblarse, y la creación de las futuras variantes previstas, que crean barreras que sólo pueden ser cruzadas por la fauna o los peatones con un gran riesgo, y por lo tanto se consideran impermeables.
2. La aparición de áreas edificadas dispersas en el territorio, especialmente urbanizaciones y polígonos industriales, que acostumbran a ir relacionadas al primer factor. Estas áreas no sólo son una barrera sino que acostumbran a romper el paisaje propio del lugar, pues este tipo de infraestructuras son muy uniformes.

Por este motivo deben analizarse los impactos del proyecto sobre los tres factores que conforman la conectividad e incluirlos en los criterios para la definición de la capacidad de acogida de los conectores propuestos en el informe. Sólo la garantía de preservación de estos tres factores permitirá un correcto funcionamiento del territorio, ya que se protege la biodiversidad, se mantienen unos paisajes propios y se mejora la calidad de vida de las personas.

Concretamente, el informe analiza e incluye el análisis de la afectación de la conectividad social, pero no contempla ni la conectividad ecológica ni paisajística. Por este motivo se propone que se incorporen estos vectores en el cálculo de la capacidad de acogida de los conectores propuestos.

Conectividad ecológica y paisajística

El documento describe la tipología de vegetación, fauna, hábitat y paisajes presente en los corredores estudiados. Aun así, no analiza cuál es su conexión ni como ésta se ve afectada por el paso de la vía.

En este sentido, y según el “*Catàleg d’Espais d’Interès Natural i Paisatgístic de les comarques gironines (CEINPCG)*”, los municipios afectados por este proyecto presentan las siguientes áreas de interés natural y paisajístico (EIN: Espacio de Interés Natural y CON: Conectores ecológicos):

ID	ESPACIO	MUNICIPIOS
COMUNES A LOS TRES MUNICIPIOS		
158	EIN El Solell de Sant Amanç	Campdevàdol, Ogassa y Ripoll
163	CON Junyent del Ter i el Freser	Ripoll y Campdevàdol
166	EIN de la Riera de Vilardell, Bufatals	Campdevàdol, les Lloses y Ripoll
169	EIN de Cal Gat - Rama	Campdevàdol, les Lloses y Ripoll
190	CON Serrat del Pollastre – El Verdaguer	Ripoll, Vallfogona del Ripollès, Sant Joan de les Abadesses y Ogassa

192	CON dels plans al·luvials del Ripollès	Planoles, Campelles, Ribes de Freser, Gombrèn, Campdevàdol, Les Lloses, Ripoll, Vallfogona del Ripollès, San Joan de les Abadesses, Ogassa, Camprodon, Molló, Vilallonga de Ter, Llanars y Sant Pau de Segúries
CAMPDEVÁNOL		
157	EIN de la Serra de Sant Marc	Campdevàdol, Gombrèn y Les Lloses
165	EIN del torrent d'Estiula, бага de Colomer	Campdevàdol y les Lloses
178	CON Esteguelella – Les Comes del Barricó	Campdevàdol, Campelles y Ribes de Freser
RIPOLL		
160	CON Serra de Matamala	Les Lloses y Ripoll
161	EIN Les fagedes de Ripoll (de Terrades, de Sant Quintí, del Catllar y de Puigbó)	
162	EIN L'Escala, Llastanosa	
SANT JOAN DE LES ABADESSES		
151	EIN Vall de Bianya	Riudaura, Sant Joan de les Abadesses y la Vall de Bianya
186	CON Bac d'en Barrera, serra de les Cambres y bac del Mariner	Camprodon, Sant Joan de les Abadesses y Sant Pau de Segúries

Tal y como informa el CEINPCG, estos espacios requieren una consideración y protección especial y por este motivo se proponen medidas urbanísticas que deberían incorporarse al proyecto. Son las siguientes:

- Por el elevado valor ecológico que presenta el espacio formado de las Llanuras aluviales y prados del Ripollès, se propone revisar los planeamientos municipales correspondientes y proteger explícitamente las llanuras y los prados propuestos para la ocupación urbanística, manteniendo su uso agrícola-ganadero actual.
- Se debería impedir cualquier actuación sobre la vegetación de ribera en una franja de 5 metros a partir del margen que delimita el curso del río, y establecer una franja de protección

urbanística de 50 m de ancho donde se permita únicamente el desarrollo de actividades agrícolas y forestales. Asimismo, es conveniente respetar estrictamente el límite establecido por los LIC.

- Se debería respetar una distancia de 50 metros de radio alrededor de cualquier fuente donde no debe permitirse ningún tipo de actuación.
- Sería conveniente limitar la circulación motorizada por el sector para favorecer la seguridad de las especies presentes.
- El actual planeamiento de Ripoll autoriza dentro del SNU obras de edificios o instalaciones de utilidad pública o interés social. La implantación de estas instalaciones debería ir condicionada a la redacción de un Plan Especial que incluyese un estudio de impacto ambiental y paisajístico y que regulase las condiciones formales, estéticas y técnicas.
- Las llanuras agrícolas en el conjunto de la comarca del Ripollès son escasas, y en este sector juegan un papel significativo de amortiguamiento y de conectores ecológicos. En este sentido se recomienda que no se permita ningún tipo de construcción en el espacio de Cal Gat-Rama.

2.2. Contaminación acústica, atmosférica y lumínica.

Otros parámetros a tener en cuenta para calcular el valor de acogida que no se consideran en este informe son el impacto acústico que tendrá la vía. Esto es especialmente importante teniendo en cuenta la orografía del terreno.

Además debe añadirse el análisis de la contaminación atmosférica originada por el transporte terrestre. La combustión de los motores, el desgaste de los neumáticos, frenos y asfalto, así como la resuspensión, suponen la emisión de diferentes contaminantes como los precursores del ozono (CO, NO_x, NMVOCs), los gases de efecto invernadero (CO₂, CH₄, N₂O), sustancias acidificantes (NH₃, SO₂), partículas en suspensión (PM), compuestos orgánicos volátiles (COV), dioxinas y furanos (PCDD/PCDF) y metales pesados, los cuales tienen un efecto sobre las especies animales y vegetales del territorio.

En los tramos de vía ya existentes, en los cuales se prevé el desdoblamiento, este impacto va a aumentar debido al incremento de la intensidad de tránsito, y en aquellos tramos de nueva creación, las futuras variantes, será un nuevo impacto ambiental que amenazará el territorio afectado.

Finalmente, teniendo en cuenta que nos encontramos en un territorio con mucha superficie forestal, rica en fauna, es importante tener en cuenta la protección del medio nocturno, debido al hecho de que muchas especies de hábitos nocturnos pueden verse afectadas por un exceso de iluminación.

Cataluña presenta una regulación en relación a la protección del medio ambiente frente a este tipo de contaminación y, en función de donde esté ubicada la fuente de iluminación, sus características deben adecuarse a los requerimientos técnicos determinados por la normativa ambiental. Concretamente, el territorio se encuentra zonificado según el grado de protección frente a la contaminación lumínica de la siguiente manera:

E1 grado de protección máxima: E1, comprende el Pla d'Espais d'Interès Natural (PEIN), los espacios naturales de protección especial, los espacios de la Xarxa Natura 2000 y los espacios que los ayuntamientos han propuesto para aumentar la protección frente a esta contaminación.

E2 grado de protección alta: Esta comprende los espacios que la planificación urbanística considera como suelo no urbanizable, fuera de la zona de protección máxima, la cual está ampliada con los espacios en los que los ayuntamientos han propuesto el aumento de la protección frente a este tipo de contaminación.

E3 grado de protección moderada: Corresponde a suelo urbano o urbanizable aprobado por la planificación urbanística, con la excepción del territorio que, como consecuencia de las propuestas de los

ayuntamientos, dispone de una protección máxima o alta en una parte del suelo urbanizable, y de una protección menor en una parte del suelo urbano.

E4 grado de protección menor: Corresponde a espacios urbanos de uso intensivo durante la noche debidos a la elevada movilidad de personas o por su actividad comercial, industrial o de servicios, que los ayuntamientos han propuesto con una menor protección y el “Departament de Territori i Sostenibilitat” ha aceptado.

Teniendo en cuenta que el territorio afectado por el proyecto contiene zonas de protección E1, E2 y E3, es necesario contemplar este vector, analizar su impacto y utilizarlo para el cálculo de la capacidad de acogida para las diferentes propuestas de corredores.

2.3 Es necesario un estudio de flujos de tráfico con el fin de justificar la necesidad de la nueva variante.

Debería ser parte del análisis que justifica la necesidad de la construcción de la nueva variante. Es necesario ver si realmente se solucionan los problemas de retención y colapso viario actuales y comprobar que no se derivan efectos no deseados. En este sentido, creemos que sería necesario saber si el hecho de desviar el tráfico evitando atravesar el centro de Ripoll no afectará al desarrollo general del pueblo, entre otras externalidades posibles, tal y como se ha expuesto en el punto 1 del presente documento.

Además, pensamos que se deberían tener en cuenta los efectos indirectos provocados por la abertura de una nueva vía como son por ejemplo:

- La inducción de desplazamientos. Efecto producido por la generación de nuevos desplazamientos provocados por las nuevas infraestructuras de transporte. Son desplazamientos que no se generarían si no se llevase a cabo la apertura de la nueva carretera.
- El efecto migratorio. Las ventajas que pueden surgir gracias a la nueva variante (fácil conducción, trayectos más rápidos y con menos congestión) pueden suponer efectos negativos a los ámbitos adyacentes, es decir, los puntos de origen y/o destino de esta nueva variante. Eso se conoce como efecto migratorio según el cual si las ventajas de la nueva variante generan más desplazamientos, el punto inicial y/o final de estos trayectos pueden colapsarse debido a la incapacidad de absorber este aumento de demanda (sobre todo en aspectos como los flujos de tránsito locales, las plazas de aparcamiento, ..).

3. En el apartado 5.5 *Caracterización del territorio*, donde se describen las capacidades de acogida de cada variable se han detectado valores que están en desacuerdo con las características del territorio. En concreto nos referimos a:

- la otorgación de un valor máximo de acogida (valor=4) a las zonas agrícolas, prados de diente, y bosques de ribera: Nos encontramos en un contexto donde estos ecosistemas tienen un elevado valor ecológico y una escasa presencia en el ámbito de estudio, donde se sitúan en el fondo del valle, siendo muy vulnerables. En este sentido es necesario remarcar el valor de estos ecosistemas en los valles pirenaicos y su fragilidad, por lo que sería necesario otorgarles un valor de capacidad de acogida mucho menor.

- aunque no se cita la presencia de Quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), sí se comenta que el área forma parte del plan de recuperación de esta especie por lo que otorgarle un valor de

acogida igual a 4 -muy alto. Entendemos que no sería correcto, si realmente quiere plantearse la recuperación de esta especie en la zona, teniendo presente que se plantea la implantación de una infraestructura que con el tiempo se espera que sea desdoblada constituyendo un tramo del Eje pirenaico.

4. Si la funcionalidad de la vía en un futuro tiene que ser parte de una infraestructura mayor como es el eje transpirenaico, el estudio informativo y la Evaluación de Impacto Ambiental no debería centrarse en un tramo en concreto, sino que debería tener en cuenta todo el tramo de la A-26.

De acuerdo con todo lo expuesto, la *Associació de Naturalistes de Girona* considera necesario:

- reconsiderar la necesidad y justificación de la construcción de dichas viarantes
- elaborar de nuevo el mapa que delimite los corredores, así como el cálculo de acogida de cada tramo, incorporando las variables propuestas en el apartado 2 de las presentes alegaciones, y cambiando los valores de capacidad de acogida de las variables citadas en el apartado 3 de las presentes alegaciones.

En Girona, a 21 de Marzo del 2011