

guarguera  
v i v a



ASOCIACIÓN  
GUARGUERA VIVA  
NIF. G-22284152

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y MEDIO AMBIENTE  
Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal  
Edificio San Pedro Nolasco  
Plaza San Pedro Nolasco, 7  
50071 ZARAGOZA

Hemos tenido conocimiento del Anuncio publicado en el BOA nº80 de 14 de Abril del año 2021, en el cual para el “...proceso de participación pública legalmente previsto, se inicia el trámite de información al público del “ Proyecto de construcción de pista forestal entre los núcleos de Bara y las Bellostas “ en los términos municipales de Sabiñánigo, Biarge y Ainsa-Sobrarbe ( Huesca)” y de su estudio de impacto ambiental. Así mismo hemos tenido conocimiento de esta tramitación y su financiación, por las noticias aparecidas en los medios de comunicación.

Estudiada la documentación, disponible, los antecedentes, las noticias existentes en los medios de comunicación....se presentan las siguientes

## ALEGACIONES

**PRIMERA.** A nuestro entender, el Anuncio de Exposición al Público de referencia debería ser retirado y anulado. Las causas son que mezcla, posiblemente intencionadamente, un proceso de participación pública (*que no ha existido, y que debería haberse realizado durante la elaboración del Proyecto*) , con la Exposición al Público del Estudio de Impacto Ambiental y el propio Proyecto Técnico. Cuestiones diferenciadas, que deben constituir etapas distintas y en tiempos diferentes.

**SEGUNDA.** En relación a la citada “participación pública” o más bien a la falta de ella, es necesario recordar que la Asociación Guarguera Viva, ha solicitado en **doce ocasiones** el Expediente de este Proyecto y las obras vinculadas, su situación legal y actuaciones, a lo largo de los últimos meses. La última vez, en el mes Abril del presente, antes del anuncio citado. Ante la falta de contestación, acceso a la información, facilitación de la documentación y contestación por parte del Gobierno de Aragón, se ha interpuesto **Reclamación ante el Consejo de Transparencia de Aragón**. Cómo así les consta en documentación en poder de esa Administración.

**TERCERA** En el Anuncio se cita como actuación “pista forestal” y no es tal. Puesto que se prevé su asfaltado, se trata realmente de una **carretera asfaltada** que se encuentra dentro de la zona central del Parque Natural de la Sierra y Cañones de Guara, en varias figuras de Espacio Protegido en Red Natura 2000, con Planes de Recuperación de Especies y en suelos no urbanizables de protección especial. Cuestiones que son determinantes en la puesta en conocimiento público de las actuaciones en estos espacios protegidos, en la obligación de facilitar el acceso a la información medioambiental y otras cuestiones que chocan con la opacidad y falta de transparencia tanto del propio Anuncio de exposición al público, como en la actuación previa de la Administración promotora del proyecto.

**CUARTA.** En todos los escritos y solicitudes de información de esta Asociación, se ha puesto de manifiesto que el denominado “ Eje Norte de Guara” que se pretende construir mediante esta nueva carretera, no es tal, puesto que ya existe. Cuestión que no se ha contestado en ningún momento porque no interesa, al parecer. **El Eje Norte real de la zona de Guara, existe desde hace muchos años, y es la carretera A. 1604.**

En sus 50 km desde la autovía A-23 al pie de Monrepos (Pardina de Atos) hasta la carretera N-.260 en Boltaña, se puede acceder a la zona Norte de Guara desde el Oeste hacia el Este, por la carretera local de Belarra, por la de Gésera, por la de **Lasaosa hasta Nocito (este es el verdadero Acceso Norte de Guara)**, por la de Matidero, por la de la Pardina de S. Juan/ Pardina de Albas/ Nasarre, por la del Pueyo de Morcat / las Bellostas.....Accesos ya existentes, la mayoría asfaltados, y que no se nombran, no se citan...Posiblemente porque esta realidad, no interese a los promotores del nuevo proyecto, puesto que **eliminan toda justificación material para el mismo.**

**En ese sentido, el obligado estudio de la Alternativa 0, es decir, la no construcción de la nueva carretera, que se recoge en el apartado 2.1, página 6 del Estudio de Impacto Ambiental y que se ventila en unas pocas líneas, es absolutamente erróneo. No recoge la realidad de la carretera A-1604 y los accesos señalados en el párrafo anterior, que vertebran el territorio perfectamente comunicando “ambas zonas de la cara Norte de Guara” (la zona Este, Las Bellostas y la zona Oeste Bara).**

Aparte de la omisión de la existencia de este Eje Norte (carretera A-1604), la justificación para descartar la Alternativa 0 en el EIA, es que las Directrices del PORN y del PRUG contemplan la promoción de la nueva vía entre los núcleos de Bara y las Bellostas.

Sin embargo, al margen de que dichos preceptos tienen el carácter de Directrices no incluidas en la parte normativa del PORN ni del PRUG, el EIA obvia señalar que según la Directriz 1.4 del PRUG donde se recoge esta nueva infraestructura, **la misma irá precedida de la elaboración de “un plan de infraestructuras viarias”, plan que se encuentra sin elaborar y que por lo tanto es un motivo más para la desestimación de esta nueva infraestructura, carente de la planificación previa exigida.**

**QUINTA.** Todos los accesos mencionados en el apartado anterior (actual Eje Norte por la carretera A-1604 y el resto de carreteras locales a los diversos núcleos de la cara Norte de Guara) están en muy malas condiciones y es necesaria una intervención inmediata que se viene reivindicando desde hace años. Estas actuaciones son las que deberían contemplarse en ese “Plan de Infraestructuras Viarias” **previo a cualquier nueva infraestructura como señala el PRUG.**

Además de la previsión en el propio PRUG, se da la paradoja de pretender construir una nueva vía entre Bara y las Bellostas, cuando en la actualidad sus accesos desde el Eje Norte que ya existe (A-1604 -Las Bellostas y A-1604-Bara), que es su comunicación natural, más corta y más rápida con las principales cabeceras cercanas (Ainsa-Boltaña y Sabiñánigo), y que además dan servicio a otros núcleos de población, se encuentran en un estado de absoluto abandono en cuanto a mantenimiento y conservación. Es de suponer que el motivo de esta falta de mantenimiento es la carencia de presupuesto público, pero entonces, **¿se está en condiciones de gastar millones de euros en esta nueva vía entre Bara y Las Bellostas, y sobre todo, de mantenerla después, si desde hace años no hay capacidad económica para mantener las carreteras ya existentes y que son la vía de salida desde estas localidades?**

Como prueba de lo anterior, no hay más que ver que el acceso a Lasaosa y a Nocito desde la A-1604, que es el acceso principal a la cara Norte de Guara, tiene incluso un cartel que reza "*Carretera sin mantenimiento invernal*". Con el contrasentido de que la Comarca de Alto Gallego donde se ubica este acceso, sí que realiza el mantenimiento invernal desde el Túnel de la Manzanera hasta Nocito (es decir, en la Comarca de la Hoya de Huesca) para llegar a Bara, mientras que la zona de su competencia, que afecta además a poblaciones como Lasaosa se quedan sin servicio.

La documentación expuesta al público no da solución a ninguna de estas cuestiones, a la necesidad de planificación previa según el PRUG, **a la viabilidad económica presente y futura de la nueva carretera**, etc. Lo cual es otra base para la retirada de este proyecto.

**SEXTA:** Las carreteras y viales señalados en los apartados anteriores y **que ya existen, comunican pueblos habitados (vivos)** que están realizando el gran esfuerzo de mantener el territorio y que son abandonados frente a este nuevo “proyecto” que puede ser interesado, pero por razones diferentes, y que por tanto también **carece de la debida justificación socioeconómica.**

Es decir, como hemos expuesto en muchas ocasiones y en distintos foros (*incluido las Cortes de Aragón*), primero hay que garantizar la vida en los pueblos donde la hay, aprovechar las infraestructuras existentes, adecuarlas, dar oportunidades..... y luego se pueden estudiar nuevos Proyectos, como el que nos ocupa, que tiene un alto coste económico inicial, al que se sumará la necesidad de su mantenimiento (*cuando desde hace años ya no se llega para mantener los accesos que ya hay*) y además un impacto ambiental en el corazón del Parque de Guara, que es necesario estudiar con tiempo y profundidad.

**SEPTIMA.** El anuncio de una nueva carretera (*la calificación de Pista Forestal, sin citar el detalle del asfaltado, es un nombre elegido para intentar justificar la actuación en Espacios Protegidos*) no es algo nuevo, se incluye en la “reivindicaciones históricas “ de un “ grupo de gentes”, sobre el teórico futuro de Guara. Con citas desde 1997, pero sin concreción alguna, sin evaluar dichas reivindicaciones y su trasfondo. Siendo inicialmente al parecer su razón de ser el “desarrollo sostenible”, y en la actualidad, “la despoblación”, grave problema que conocemos en primera persona, pero que empieza a ser una especie de mantra y excusa para casi todo (como esta nueva carretera en el corazón de Guara), y encima sin constituir ninguna solución real, como más adelante desarrollaremos.

Recordemos que hace más cien años, se planteaba el “ *agua como futuro*” y nuestro progreso dependía de su almacenaje. Se pretendía llenar el Pirineo y Prepirineo de presas, embalses, donde almacenar el agua, para llevarla al llano y crear riqueza...Un nuevo modelo entonces, también reivindicado por mucha gente, y ofrecido como la “**salvación**” del los territorios y de su población, cómo esta carretera ahora.

Modelo que caló, la Dictadura de Primo de Rivera, la II República y en especial el “*Franquismo*” lo desarrollaron. El resultado lo vemos ahora y sus consecuencias. Se cita en los estudios expuestos al publico, la “ errónea” repoblación forestal de esta zona, (consecuencia de la política de nuevos embalses) como causa de su abandono y despoblación.

Cerca de este nuevo proyecto, en la misma zona de Guara, existen dos “*monumentos*” a estas equivocaciones históricas. Los embalses de Santa María de Belsue y el Cienfuens. Podríamos considerarlos como “ *monumentos*” al gasto inútil, a la falta de estudios serios, a un motivo más de despoblación de un valle, a la criticada repoblación forestal, a las expropiaciones, a la destrucción de la economía tradicional.....

Cuando se estaba haciendo el primero de estos embalses, cuentan que un pastor se acercó a preguntar a los técnicos, que replanteaban. Recibidas las explicaciones, meneó la cabeza y les dijo “*fa topera*” ( hace hueco= se saldrá el agua). Motivó risas de los “ *técnicos*”...Y era verdad, después de hecha la obra se comprobó que “fa topera” y no se llenaba el embalse, fue necesario hacer la presa de Cienfuens, que tampoco ha funcionado bien. Y sigue escapando el agua por la “ *topera*”.

Pues el proyecto al que estamos alegando, la documentación técnica aportada, la propia idea carente de toda justificación material y socioeconómica y en el medio de un espacio protegido, con todos los respetos “ *fa topera*” y presenta serios problemas. Y se puede escapar nuestro medio natural y nuestros escasos recursos económicos a través de ella.

**OCTAVA.** El que tenemos delante es el **tercer proyecto redactado y pagado con dinero público, de todos**, para esta nueva carretera de montaña. El primero en el año 2000, el segundo en el año 2006 y ahora el que nos ocupa, que al parecer surge en el 2018 y ha sido redactado en el 2020. Además de muchos otros “*estudios*”, realizados por parte de la empresa pública SARGA o sus antecesoras, por el propio Gobierno de Aragón y pagados por todos.

Hemos preguntado y solicitado que nos sea aportada la información del **coste de los tres proyectos**, así cómo el resto de documentación complementaria, sin que hasta la fecha se nos haya facilitado. Modelo de cumplimiento de la normativa en materia de transparencia y acceso a la información, entre otras económica, de la Administración Pública. En cualquier caso la cantidad de dinero público gastado en esta “*idea* “ es muy importante.

Por otra parte es necesario recordar que a pesar de lo que se indica en la documentación expuesta al público y en el Proyecto como antecedentes, la única mención en la documentación oficial existente a esta nueva vía de comunicación es el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Natural de Sierra y Cañones de Guara (Decreto 209/2014 de 2 de diciembre) pero no como normativa, ni referencia vinculante a todos los efectos. Está incluida en la Directriz 1.4 como Anexo documental y como una posibilidad de mejorar los accesos, con una serie de condicionantes. Es decir no puede servir como base de **justificación legal** de lo que tenemos delante, como se pretende.

**NOVENA:** En cuanto a la incidencia medioambiental de este proyecto en relación al Parque Natural de la Sierra y Cañones de Guara y los espacios de la Red NATURA 2000 en los que se localiza íntegramente la nueva carretera:

A) El PRUG del Parque establece en su parte normativa:

*“Artículo 14: Infraestructuras, edificaciones y equipamientos*

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

- a) Los proyectos de construcción de infraestructuras deberán justificar la alternativa elegida, que deberá **considerar las características y valores naturales del territorio, buscando preservar los espacios de mayor valor ecológico o paisajístico**”.*

Consideramos imposible de justificar la búsqueda de preservación de espacios, que es uno de los principales objetivos en un Espacio Natural protegido, tal y como recoge la normativa nacional, autonómica y la propia planificación del Parque Natural de la Sierra y Cañones de Guara, con el proyecto de nueva carretera sometido a exposición pública y ubicado en pleno corazón del Parque.

Por otra parte, los tramos de la nueva carretera que ya existen como pistas forestales en este momento, tienen la condición de “*Pistas de acceso restringido*” en el PRUG, aunque se encuentran en zonas de uso compatible, todas ellas suponen un fácil acceso a las zonas de uso limitado.

**Ninguno de los documentos expuestos al público alude a la necesaria modificación del PRUG para eliminar el acceso restringido por el trazado ya existente del nuevo vial, y la verdadera justificación del proyecto:** Si se trata de un acceso restringido, como debería ser al igual que lo es en la actualidad, ¿qué sentido tiene el nuevo tramo? ¿O es que se piensa hacer toda la carretera de uso general? Si se trata de esto último, aparte de que previamente a la tramitación de este proyecto hace falta modificar el PRUG, también la documentación para la evaluación de impacto ambiental debe contener el estudio de los impactos que va a suponer sobre esta parte del Parque Natural de la Sierra y Cañones de Guara y sobre las Zonas de Uso Limitado cercanas a la nueva carretera, el previsible incremento y posible masificación del turismo y otras actividades en estas áreas ante la construcción de la nueva carretera, y el cambio de uso restringido a uso general si esta es la pretensión, posiblemente no aclarada de forma intencionada.

Motivo por el cuál una vez más **consideramos justificada la retirada de este proyecto de su tramitación ambiental, el debido estudio y planificación de estas cuestiones con su justificación y contestación a lo señalado en el párrafo anterior.**

B) Espacios de la Red NATURA 2000: ZEC - ES2410005 - Guara Norte y ZEPA - ES0000015 - Sierra y Cañones de Guara

El proyecto y el EIA se encuentran sometidos al reciente Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se declaran las Zonas de Especial Conservación en Aragón, y 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

**Dado que la documentación sometida a exposición pública no contempla la aprobación de este Decreto ni los correspondientes Planes de gestión y conservación que le afectan, este proyecto y su EIA deben ser retirados de su exposición al público y de su restante tramitación, procediendo a su modificación al amparo del Decreto 13/2021, e incluyendo entre otros aspectos la evaluación adecuada para cada especie contemplada en los Planes de gestión y conservación, así como los restantes requerimientos conforme a la normativa de la Red Natura 2000 y a esta reciente planificación.**

Con la observación de que si bien esta modificación y nueva tramitación es lo que procede legalmente, posiblemente lo más sensato con el fin de evitar seguir gastando dinero público en este proyecto, a todas luces inviable económica, social y medioambientalmente, sería su retirada definitiva.

Así, tanto el Plan básico de gestión y conservación del Espacio Protegido Red Natura 2000 ZEPA - ES0000015 - Sierra y Cañones de Guara, como el de la ZEC - ES2410005 - Guara Norte señalan como alguna de las principales *“PRESIONES Y AMENAZAS”* . *“Las infraestructuras viarias, que actúan como barreras para la fauna, favorecen la fragmentación y degradación de los hábitats”* y la *“La intensa presión turística estacional”*, *“Creación y desarrollo de infraestructuras deportivas, turísticas o de ocio (fuera de las áreas urbanas o recreativas)”*

Siendo uno de los principales objetivos, común a todas las especies, *“Disminuir la presencia e incidencia de las presiones y amenazas, teniendo en cuenta la resiliencia del EIC en el espacio protegido Red Natura 2000, procurando que su tendencia sea a disminuir e incluso desaparecer”*.

**A la vista de estos Planes aprobados con posterioridad a la elaboración de este proyecto, pero a los cuáles está sujeta su tramitación ambiental, consideramos que existe un motivo más para desistir del mismo por su evidente incompatibilidad con la gestión y conservación de los espacios y valores de la Red NATURA 2000 sobre los que se ubica.**

C )Consultada la documentación expuesta al público resulta que el área de estudio esta compuesta por zonas de vegetación potencial de quejicales y carrascales montanos, sobre los que han existido repoblaciones con pinares .

La mayor parte de los terrenos son Montes de Utilidad Pública, adquiridos por el Estado y ahora de titularidad del Gobierno de Aragón. No consta que estén ordenados. No se explica, ni se incluyen informes al respecto.

El trazado de la nueva carretera transcurre por una parte por Zona de Recuperación del Cangrejo de Río Común y en su totalidad por Area Critica del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos, lo que hace también dudosa su viabilidad ambiental.

**DÉCIMA.** Según el “*Resumen del Presupuesto del Proyecto*” que consta la documentación expuesta al público la cantidad del Presupuesto Base de Licitación es de **3.373.121,20 €**.

No está contemplado en esta valoración, el **coste de la expropiación** prevista de los terrenos para ejecutar la obra, no está contemplado el coste de los dos proyectos anteriores, otra documentación elaborada, el coste del actual proyecto y documentación expuesta al público y otros gastos imputables a este proyecto, costes que hemos solicitado conocer, repetidamente junto con dicha documentación, sin resultado. **Información que volvemos a solicitar nos sea facilitada en la contestación a estas alegaciones,**

En todo caso y con facilidad, podemos estar **por encima de los 5 millones de euros o más**, por cuestiones que veremos más adelante , cómo el puente diseñado para cruzar el Río Alcanadre.

**DECIMOPRIMERA.** Después de muchos intentos, y años de de reivindicaciones y movilizaciones, desde este territorio al norte de Guara se ha conseguido que en breves fechas se licite la primera fase del acondicionamiento de la carretera A-1604 ( *Eje Norte de Guara real*) . Se trata de un acondicionamiento, hasta el km.12 (cruce de Artosilla) respetando el trazado actual, y con un coste de **1,3 millones de euros**.

Está comprometido por el Gobierno de Aragón, el mismo importe aproximadamente para continuar hasta el km 24 en el año 2022. A partir de ahí la continuación es incierta, dado que “*no hay dinero*” y faltaría por completar el “*acondicionamiento*” hasta el km.50.

Resulta paradójico que no exista dinero, para acondicionar y mantener una carretera autonómica A-1.604, donde vive la gente y donde existe una realidad de proyectos en funcionamiento actual y de futuro. Donde hay un Colegio Público abierto y con continuidad....Y sin embargo, no se pueda invertir más, porque no hay dinero. También resulta paradójica la falta de apoyo de ciertas Administraciones Locales como el Ayuntamiento de Ainsa/ Sobrarbe o la Comarca de Sobrarbe, que están volcadas al parecer con el proyecto de nueva carretera, pero que parecen “ignorar” que existe la A.1604 y su papel de articulación del Norte de Guara. Ni nos contestan a los escritos de solicitud de apoyo que les enviamos desde hace años.



**DECIMOSEGUNDA.** Con el coste de los 5 millones de euros citados, se puede terminar el actual Eje Norte, la carretera A-1604 completa (**50 km**) y acondicionar todos **los accesos a las localidades del norte de Guara**, a las que se llega desde esta carretera, donde vive gente, donde hay puestos de trabajo y donde existen accesos importantes como el del valle de Nocito por Lasaosa, destrozado por las sacas de madera de la propia DGA en los Montes de Utilidad Pública y que carecen de todo mantenimiento, resultando impracticables durante parte del año.

En este sentido nos hemos dirigido en varias ocasiones (12) a varios Departamentos del Gobierno de Aragón, a la Diputación Provincial de Huesca, a la Comarca de Alto Gállego, al Ayuntamiento de Sabiñánigo....para conocer la titularidad de estas vías de comunicación, previsiones de inversiones, conservación todo el año....Sin contestación alguna, ni proporcionar la información por ninguna de estas Administraciones.

**DECIMOTERCERA.** Sin embargo, se plantea una inversión que continúa sin concretarse, pero que supone cómo mínimo de 5 millones de euros en una zona donde no vive nadie, donde no hay ningún proyecto (es decir “¿*primero invertimos y luego ya surgirán los proyectos* ?)”), donde no hay ninguna escuela abierta porque no hay niños, donde existe un fuerte impacto medioambiental y las obras no pueden ser compatibles con las figuras de protección existentes..... Es decir, **reiteramos la ausencia total de justificación socioeconómica de este proyecto.**

Por ello consideramos que procede la paralización de este nuevo proyecto de carretera, y que los fondos previstos para la misma, así como la cuantía adicional correspondiente a los abundantemente gastados hasta el momento en documentación y proyectos, y cuya información reiteramos, se dediquen a la carretera A. 1604 , a todos los accesos a los pueblos habitados y a los accesos al Parque Natural de la Sierra y Cañones de Guara ya existentes en estos momentos.

En relación a lo anterior, en la Memoria del Proyecto y en la documentación de evaluación ambiental, se cita a los vecinos de Bara y las Bellostas, como solicitantes y peticionarios de esta actuación, apoyados por sus respectivos Ayuntamientos.

Sin embargo, hemos hablado con ellos, y son pocos, no conocen los detalles de este proyecto, afecciones medioambientales y sus costes económicos.

Por ello es evidente que no ha existido un proceso de participación ciudadana real y transparente, hace falta un interés real del Gobierno de Aragón y los Ayuntamientos implicados, para que todos los ciudadanos afectados puedan consultar, informarse y opinar. Cuestiones que no ha sucedido y solicitamos sucedan.

**DECIMOCUARTA** Todo lo referente a este “ *Proyecto*” y cómo se ha gestionado tiene un tono “*oscuro*”, desde su promoción, a sus actuaciones, reuniones, “*promotores*”, “*beneficiarios*”, “*justificación*”....que choca con los principios de transparencia, acceso a la información, buen gobierno.... en la Administración Pública, por ejemplo:

Recientemente (dejamos los antecedentes existentes y sólo vamos al momento actual) a principios de febrero del año 2021, se convocó una Reunión “del Eje Norte del Parque Natural de Sierra y Cañones de Guara y Red Natura 2000”.

*Convocantes de esta reunión:* el “Presidente de Sierra y Cañones de Guara” (textual) y Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Ainsa/ Sobrarbe y el “ Presidente Comarca de Sobrarbe. Representante de Comarcas” ( textual)

*Lugar de la Reunión. Sede de la Diputación Provincial de Huesca.*

*Fecha. 5 de Febrero 2021. Hora 12 am*

*Convocatoria.* Documento público de 3 de Febrero de 2021. Suscrito por los Convocantes, con los logos de “Parque Natural de Sierra y Cañones de Guara “ y “ Comarca de Sobrarbe”.

*Motivo.* Supuestamente, según la convocatoria, se trataba de una reunión planteada por las Comarcas de Somontano, Hoya de Huesca, Alto Gállego, Jacetania, Litera y Sobrarbe, a la que también se convoca a la Federación Aragonesa de Montañismo.

Se trata de una reunión convocada por quienes no tienen competencia, de forma irregular (utilización de sellos, logos, registro oficial....) y dirigida sólo a una parte de los interesados. Sólo una parte de los Componentes del Patronato de Guara y otros que ni siquiera lo son. Una grave situación, sobre la que hemos presentado escritos al Gobierno de Aragón, solicitando información, copia de la documentación e informe jurídico que al menos, puede evidenciar lo irregular de esta convocatoria y reunión, y **la desviación de poder en cuanto a las decisiones sobre el proyecto ahora en exposición pública..** No hemos obtenido contestación alguna.

Esta posible desviación de poder se evidencia en el Acta del Consejo Comarcal de Sobrarbe 8 de Febrero 2021, publicada en el su Portal de transparencia, y según la cuál el contenido de la Reunión fue el siguiente :

“ Desde Comarca de Sobrarbe en representación de las comarcas y ayuntamientos pertenecientes al Parque Cultural río Vero y Cañones de Guara, convocamos una reunión en DPH para avanzar el estado de tramitación del proyecto de acceso “Eje Norte Guara”. Se convocó al Director General de Medio Natural y Gestión Forestal Diego Bayona y al Director del Servicio Provincial de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, José Miguel Malo. **Nos mostraron su voluntad de seguir con el proyecto e indicaron que podría haber financiación europea para realizarlo”**

Además de los errores del espacio natural protegido, donde se mezclan Parque Cultural y Cañones de Guara (¿figura nueva ?), no se cita al otro “convocante” que es el Presidente del Patronato del Parque Natural de Sierra y Cañones de Guara, que además es Teniente de Alcalde y empresario de varias actividades, que pudieran resultar potenciadas por este proyecto. Y la Comarca de Sobrarbe se atribuye una supuesta “representación” de los Ayuntamientos y de las Comarcas de ambos Parques, que los vecinos de las localidades, los concejales y los consejeros comarcales de las restantes Comarcas, ignoraban que existiese hasta este momento.

Ante la gravedad de los hechos y su posible calificación legal, se solicitó formalmente información y la documentación de la “reunión” al Presidente del Patronato de Parque Natural de Sierra y Cañones de Guara, al Consejero de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente y al Director General del Medio Natural y Gestión Forestal. Mediante registro oficial y con fecha 15 de Abril del año 2021.

No ha habido contestación hasta la fecha, tal cómo ha sucedido y hemos indicado, con todo lo que hemos pedido de información sobre este Proyecto en repetidas ocasiones. Reiteramos que no sólo no ha existido la posibilidad de participación durante el trámite de elaboración del proyecto, sino que ha existido ocultación de la información y posiblemente una grave desviación de poder con el objetivo de sacar adelante dicho proyecto a toda costa por intereses que se desconocen, pero que deberían ser del dominio público. **Cuestiones que vician todo el procedimiento motivando su anulación**, y que además es necesario esclarecer.

**DECIMOQUINTA.** Posiblemente las estrategias que se diseñaron en esa reunión de 5.02.2021, se cumplieron y prueba de ello es el anuncio del BOA nº80 de 14 de Abril, con los problemas explicados que deberían suponer su anulación y la de todo el procedimiento.

Pero además, una vez que se consigue la tramitación “express” tras la posible reunión de “grupos de presión” detallada en el punto anterior, con la publicación del Anuncio puede comenzar el “operativo”, presuntamente diseñado para cumplir el objetivo de sacar este proyecto adelante como sea. Y se pone en marcha una campaña por parte de los interesados, dirigida a los “socios positivos” del Proyecto, a través de redes sociales y otros foros, que se difunden ampliamente. Al parecer, con aportaciones de este tipo :

*“ Como sabemos la Dirección General ha sacado el proyecto a Exposición al público y contestará a las alegaciones ella.*

*Eso se lo pasa luego con las contestaciones al INAGA, que es quien hace la Resolución pero en base a las alegaciones y contestaciones de la D.General.*

*No hace falta ser adivino, para saber que los de siempre, como han hecho ( ejemplos)..... presentarán alegaciones en contra , que se juntan.....por lo que me he comentado con.....*

**Hay que hacer ALEGACIONES POSITIVAS o sea Ayuntamientos, Comarcas, Asociaciones, ganaderos, clubes de montaña, empresarios....**

*Enviar alegaciones remarcando la importancia de esta pista asfaltada para la Vertebración y Movilidad del territorio, ganadería, la despoblación el uso público, la lucha contra los incendios...*

*Es importante que todos lo hagamos ya.*

*Luego vendrá lo de los fondos y pasado esto de las alegaciones ya os comentaré los pasos dados en varias direcciones....*

*La Asociación Guarguera Viva ya ha colgado la publicación en su página de Facebook. Estos presentarán en negativo..... “*

Como se puede apreciar, podría ser todo un ejemplo de democracia, transparencia y participación ciudadana, reflejo de la citada posible desviación de poder, que pudiera estar sucediendo en diversos medios internos. Pero tras la lectura de lo que consta en el párrafo superior, suponemos que nadie sabrá nada, pudo no ser así .....  
.....Suma de casualidades.....

**DECIMOSEXTA:** Existen datos y pruebas recientes, que vuelven confirman lo que sabemos. La existencia del Eje Norte de Guara y de un acceso principal al Norte de Guara desde el mismo. Dos datos que lo confirman, las piezas prefabricadas y los componentes de la depuradora de Nocito, que recientemente fueron transportados por la A. 1604 y por la carretera a Lasaosa-Nocito en transportes especiales gracias a la existencia de este Eje y vías de comunicación.. Cómo conoce el Gobierno de Aragón y el resto de las administraciones.

Sgundo dato, en la actualidad y en estos días, también están utilizando este tipo de transportes para llevar los componentes prefabricados del Albergue/Residencia, que están construyendo la Federación Aragonesa de Montañismo (FAM)/PRAMES en Nocito. Por esta misma ruta y Eje Norte ya existente, la ruta que no aparece en ninguno de los documentos expuestos al público y que cuando menos debería ser la ALTERNATIVA 0 del EIA.

Todo lo anterior acredita que el Eje Norte y el *acceso norte de Guara* existen y están en uso. Ampliamente en uso, por quienes reclaman el nuevo Eje. También pone de manifiesto que si la FAM está desarrollando este Albergue/Residencia, es de suponer que no estará vinculado este centro, como actividad a la Carretera nueva de Bara a Las Bellostas objeto de estas alegaciones. Y tampoco deberían existir su presenecia en las reuniones de “*grupos de presión*”, como la descrita anteriormente. No debería tener en ese caso esta Federación un interés especial, lo suyo sería mejorar los antiguos caminos para los usos deportivos propios de la FAM, preservar el entorno natural y fomentar el deporte sano... Y no tendría razón de ser la participación activa en difundir “*las alegaciones positivas*” entre los clubes de montaña ...., como el modelo que se ha difundido y que adjuntamos a continuación:

D. XXX XXXX XXXX, con D.N.I. XXXXXXXX-X, presidente de XXXXXXXXXXX, con C.I.F. nº XXXXXXXXX y domicilio a efectos de notificación en la calle XXXXXX, y teléfono nº XXXXX976-

**EXPONE:**

Visto el anuncio de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal, por el que se inicia el trámite de información del Proyecto de construcción de pista forestal entre los núcleos de Bara y Las Bellostas y de su estudio de impacto ambiental,

PRIMERO: Que esta XXXXXX se considera **interesada** al representar los intereses de sus socios y su derecho a la libre práctica deportiva en todo el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón, colaborando, como siempre ha sido en la implantación de medidas que favorezcan un adecuado desarrollo sostenible en el conjunto del territorio de nuestra comunidad autónoma.

SEGUNDO: Que se ha consultado el proyecto de adecuación del tramo existente de pista desde las Bellostas hasta las Colladas del Aire, y el nuevo tramo desde estas colladas hasta la localidad de Bara. Que como conocedores del terreno hemos sido testigos de cómo a lo largo de tantos años este territorio ha sido abandonado por sus propietarios por falta de infraestructuras (luz, agua, carreteras) imprescindibles para poder sobrevivir con un mínimo de dignidad humana, y hemos contemplando, igualmente, la modificación paisajista y su estructura de cultivos realizada por repoblaciones forestales no acordes con las características del terreno, acciones que han dejado este espacio sin vida humana.

Y por todo lo expuesto presenta nuestro más firme apoyo al proyecto, sabiendo que los beneficios que aportará al territorio son fácilmente evaluables, así

**SOLICITA:**

1.- Que el proyecto continúe como elemento articulador de un territorio amenazado por la despoblación y el abandono de tierras de cultivo.

2.- Que, en interés del bien común y en virtud de lo expuesto, sea atendido el apoyo expreso de este club xxxxxx al proyecto citado.

**DECIMOSÉPTIMA.** Así, esas casualidades continúan, ligadas a la necesidad de “crear opinión “. Y de esta forma los Ayuntamientos, Comarcas, Clubes de Montaña, Asociaciones de Cazadores, de ganaderos, de empresarios.....están estudiando “*las alegaciones positivas*” que les han sido propuestas, y que seguro se presentarán. Son similares a la reproducida, con los mismos argumentos...posiblemente el mismo origen y modelo...

En todas ellas parece haber unas “*claves*”. Por ejemplo hay que hablar siempre de “*pista forestal*”, huir del concepto nueva carretera asfaltada y cuya prohibición parece lógica en estos espacios protegidos.

En segundo lugar hay que hacer “constar” que se es parte interesada en representación de los ciudadanos, socios...y los derechos que pudieran asistir. Cómo la “libre práctica deportiva en todo el territorio de la Comunidad Autónoma....” ...” desarrollo económico “ ...“ lucha contra la despoblación..”....

Después tocaría la “vena” medioambiental, con expresiones cómo “implantación de medidas que favorezca un adecuado desarrollo sostenible en el conjunto del territorio de nuestra comunidad autónoma”.

Seguiría por la “consulta del Proyecto” porque se supone que lo hemos leído....E igual con el olvido de la Información Ambiental (evaluación). A esto ni mención. Para pasar a hablar de un “ territorio abandonado por sus propietarios por la falta de infraestructuras (luz, agua, carreteras) imprescindibles para vivir con un mínimo de dignidad humana”.....

El problema es que es una verdad, pero a medias, con muchos matices. Es un territorio abandonado hace más de 50 años, por la política de infraestructuras hidráulicas, por la repoblación forestal, por el abandono hacia la ciudad, por los cambios estructurales y socioeconómicos....Por todas esas cosas que se llaman “ despoblación “ ahora y que todo el mundo tiene en boca, pero a veces como “ multiherramienta” y no cómo filosofía real.

La realidad es que en Bara la mayor parte del año no vive nadie y poca gente en las Bellostas. Otra cosa son los números oficiales de los empadronados, cómo figuran en la documentación, sin analizar estos extremos. En medio, entre los dos núcleos, en todo el trazado de esta nueva carretera no vive nadie, está vacío. Desde hace muchos años.

Esta misma era la situación del Valle del Guarga, hace 40 años. Desde entonces hemos aumentado notablemente la población y a pesar de ello tenemos una densidad de 0,4 hab/ km<sup>2</sup>, de media. Pero con una escuela abierta y muchos proyectos. Mucho trabajo.

Pero este trabajo que todo el mundo aplaude, está en peligro, porque necesitamos la carretera A. 1604 acondicionada, los accesos a los pueblos, las comunicaciones de todo tipo (telefonía e internet), servicios en los pueblos (luz, agua y carreteras) en funcionamiento... Todo ello con todo el respeto al entorno mediambiental, como estamos pidiendo. De lo contrario perdemos lo hecho.

Pregunta a todas las Administraciones implicadas **¿Qué hacemos dejamos morir este trabajo y en su lugar empleamos el dinero necesario, que al parecer existe, en un nuevo proyecto donde nadie vive, y con serios problemas ambientales? .**

Hay varias soluciones. Primera: completamos los servicios del Valle del Guarga y del denominado Biello Sobrarbe...con sus carreteras y accesos, para mantener lo hecho. Después apostamos por nuevos proyectos como este, si medioambientalmente es correcto. O Segunda: Abandonamos el Valle del Guarga, el Biello Sobrarbe y zonas colindantes y apostamos por la carretera Bara / Las Bellostas, tenga el coste que tenga, en todos los aspectos. **Y estos supuestos, que no están en el estudio de Alternativas del EIA, deben reflejarse debidamente en la ALTERNATIVA 0.**

En nuestra opinión, sin duda la mejor alternativa, desde los puntos de vista social, económico y medioambiental, es esa ALTERNATIVA 0, de momento, que se realicen las obras necesarias en el actual Eje Norte (A-1604) y accesos del Valle del Guarga y Biello Sobrarbe, y después se estudie seriamente la nueva carretera de Bara y sus alternativas, con los condicionantes que estamos explicando.

**DECIMOCTAVA** La definición de “alegación” en diferentes portales administrativos españoles es la siguiente “ *es un documento por el que el interesado en un procedimiento administrativo aporta a los órganos responsables de este datos o valoraciones, de carácter fáctico o jurídico, para su consideración*”.

Como hemos señalado se está realizando una “*coordinación*” dirigida a Ayuntamientos, Comarcas, Clubs Deportivos, Asociaciones....para la presentación de “*alegaciones positivas*” al proyecto, para contrarrestar otras presentadas que definen como “*alegaciones negativas*”.

Legalmente no existen las alegaciones positivas o negativas. Se trata de calificar con un adjetivo, lo que debe ser el resultado de haber leído la documentación, su estudio, presentar unos hechos, ideas, motivarlas, exponerlas....Todo este proceso nos lleva al presente documento, mientras que las pretendidamente “*positivas*”, con un folio o unas líneas es suficiente y como se ha descrito anteriormente: todo lo expuesto al público es bueno y utilizamos los tópicos de despoblación, abandono, desarrollo....para defender los que otros pudieran cuestionar.

Ya hemos explicado que no existen las “*alegaciones positivas*” como las que se han planificado, pasado y posiblemente presentado. El concepto popular, que no legal, de alegación positiva surge en el año 2003 cuando se generó una fuerte polémica hidráulica. Recordemos, tal como se puede consultar en la hemeroteca, que se expone al público el “*Proyecto del trazado del Tránsito del Ebro y su estudio de impacto ambiental*”. Dos meses de exposición al público. Se presentan 233.000 alegaciones. De ellas 61.000 eran contrarias y 172.000 , la mayor parte de un folio, y difundidas para ser presentadas a toda velocidad, sólo para poner los datos, firmas....se denominaron “*alegaciones positivas*”.

El resultado todos lo conocemos, no funcionó la estrategia del peso del papel y los números. Hubo sensatez, y una parte de ella fuera de nuestras fronteras. Se pretendía, cómo ahora, utilizar dinero público europeo.

Como no aprendemos de las experiencias, han vuelto a aparecer las “*alegaciones positivas*”, esperemos que no resurja lo que ocurrió en su momento y la “oscuridad” de estas actuaciones, que parecen repetirse. A otra escala, pero repetirse.

**DECIMONOVENA.** Continuando con el desarrollo de las actuaciones de “*creación de opinión*” derivadas de la reunión “*curiosa y sólo de un pequeño grupo*” celebrada en la Diputación Provincial de Huesca, el pasado 5 de Febrero y después de salir la publicación en el BOA el pasado 14 de Abril, se produjo otra etapa.

El 5 de Mayo diversos medios de comunicación, entre ellos “*Aragon-hoy*”, “*Diario del Altoaragón*”...publican la noticia “*El proyecto del Eje Norte del Parque Natural de la Sierra y los Cañones de Guara remitido al Ministerio para ser incluido en los fondos de recuperación*”.

Ello nos lleva a pensar que las “*promesas*” que según el Acta del Consejo Comarcal de la Comarca de Sobrarbe de 8 de febrero se formularon por el Director General de Medio Natural y Gestión Forestal, así como por el Director Provincial de la Consejería en Huesca en dicha reunión, pudieran haberse llevado a efecto en lo que a la financiación europea se refiere.

Es sorprendente que un Proyecto pendiente de Evaluación de Impacto Ambiental, expuesto todavía al público, sin conocer el resultado y sin estudiar las alegaciones, sea objeto de los compromisos económicos como los reflejados en la citada Acta de 8 de Febrero, y tramitado por la DGA para su financiación con fondos europeos. Además de los condicionantes negativos técnicos y legales, puede significar una **importante merma de los derechos de quienes podemos opinar, así como de la base de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental donde uno de los presupuestos legales, es que todas las opciones continúen abiertas y existan posibilidades reales de cambios y modificaciones en base al resultado de la información pública. Todo ello se opone frontalmente al envío previo del Proyecto para su financiación con fondos europeos, pudiendo significar que el resultado de la Evaluación de Impacto Ambiental va a estar condicionada previamente por este hecho.**

El pie de foto aparecida en prensa señala “*Olona se reúne con los Alcaldes de la Zona del Parque Natural de la Sierra y los Cañones de Guara y representantes de la DPH*”. Luego se cita en el texto “*en la reunión han estado presentes el presidente del Patronato del Parque Natural de la Sierra y Cañones de Guara, el Alcalde de Ainsa , el Alcalde de Nueno y representación de la Diputación Provincial de Huesca, un Diputado y el Ingeniero Jefe*”

Están presentes los Alcaldes de Ainsa-Sobrarbe y Nueno, el Presidente del Patronato (también Teniente de Alcalde de Ainsa Sobrarbe) ,el Diputado Provincial el Ingeniero Jefe de la DPHuesca, el Consejero... Pero sorprenden las ausencias, no está presente el Director General de Medio Natural y Gestión Forestal, quien según el BOA es el promotor del Proyecto.



No entendemos tampoco la presencia del Diputado de la DPHuesca y el Ingeniero Jefe de la DPHuesca. En el Proyecto o en la documentación no consta vinculación alguna con la DP Huesca ¿Que hacían allí?

Pero también son reseñables las ausencias, el Proyecto afecta directamente a los términos municipales de Sabiñánigo, Bierge y Ainsa/ Sobrarbe. Los dos primeros no se encuentran presentes, ni en esta ni en las anteriores. Está el Alcalde de Nueno, cercano por la zona de Nocito, pero no está el de Boltaña, que sería su homónimo por la zona Este del proyecto. No tiene explicación, a no ser que se consideren posibles cuestiones de “ ¿¿ geopolítica partidista ??”. ¿ Apoyo al nuevo Albergue/ Refugio de Nocito de la FAM para su desarrollo? En resumen, que volvemos a detectar la falta de transparencia y posible desviación de poder que ya hemos advertido, en cuanto a otros aspectos de la creación y tramitación de este proyecto.

Señala la noticia que la propuesta de financiación europea “ *ha sido avalada por el Consejo de Gobierno y remitida al Ministerio para la Transición Ecológica y reto demográfico* “ para la financiación con los fondos MRR.

Se cita también que los trabajos afectan a 4 comarcas y 7 municipios, cuestiones que no coinciden con la documentación expuesta al público. Ni con lo que hemos tenido acceso.

Para esta Asociación resulta significativo que pese a haber participado en todos los procesos en los cuales el Gobierno de Aragón nos ha dado la oportunidad, aportando ideas, proyectos de desarrollo sostenible y la petición que se actúe ante la necesidad de contar con unas comunicaciones dignas (terrestres y nuevas tecnologías) para asentar la recuperación demográfica en esta zona, no hemos recibido contestación alguna a las más de 40 propuestas presentadas, sin habérsenos ofrecido la posibilidad de acceder a los fondos europeos MRR y otros.

Y mientras tanto, vemos como se promociona para estos fondos una actuación previsiblemente incompatible con la protección medioambiental (nueva carretera en espacios naturales protegidos), en una zona donde nadie vive, no hay actividad económica, no existen necesidades.....Todo ello posiblemente por generar alternativas a determinados negocios, que podrían significar no el desarrollo de todos, sino sólo de algunos. Y si encima sus titulares pudieran coincidir con los “*presuntos promotores*” o “*grupos de presión*” detectados en este proceso y con una posible cobertura política e institucional, volveríamos al posible problema de desviación de poder y de mal funcionamiento de un estado democrático de derecho. Es necesario esclarecer estas cuestiones, si pudieran ser así hacen falta actuaciones inmediatas y si “ tomo fuera un error”, posiblemente las formas sean muy equivocadas.

**VIGÉSIMA.** A la vista del apoyo ofrecido por ese Departamento al proyecto objeto de estas alegaciones, aprovechamos para solicitar formalmente que la Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente en coordinación con quien sea preciso, se convierta en “*promotor*” del desarrollo sostenible del Valle del Guarga, con la adecuación completa de la A. 1604, acceso a pueblos, servicios en los pueblos, telecomunicaciones (telefónicas e internet), generación de puestos de trabajo vinculados a los Montes Públicos, desarrollo armónico del territorio...en colaboración con el resto de las Consejerías del Gobierno de Aragón y otras Administraciones. Así como los Proyectos de creación de actividades económicas, acordes con el entorno que hemos planteado.

Para ello debería incluirse una partida que evaluamos en 10 millones ( diez) de euros (justificada en la documentación que obra en su poder) en los fondos MRR (Mecanismo de Recuperación y Resiliencia) para estas inversiones en la zona menos poblada de Aragón (Valle del Guarga) y con las necesidades explicadas, que conocen suficientemente. Esperamos que se promueva el apoyo a esta propuesta por parte de las Comarcas, los Ayuntamientos, los Clubes, las Asociaciones....porque es justa, sostenible y motivada.

**VIGÉSIMOPRIMERA.** Cuando se pretende justificar la realización de esta nueva carretera se hace en base a la necesidad para la lucha contra la despoblación, prevención de incendios, acceso a zonas deportivas, turismo como alternativa económica, desarrollo del sector primario, articulación del territorio.....Pero nada de esto se acredita en la documentación expuesta al público.

Despoblación. Tal cómo se ha argumentado, la zona objeto del Proyecto de nueva carretera está vaciada y hacer una carretera no solucionada nada. Al contrario, puede destruir una zona preservada medioambientalmente con sus costes, incluso para el turismo de naturaleza. Como alternativa, necesario invertir donde vive gente ( Valle del Guarga) y hay proyectos reales de futuro. A partir de allí seguir.

Prevención de incendios. Según el propio Proyecto y justificación, existe una pista hasta Nasarre para estos fines y otra hasta la Bara (asfaltada), el espacio entre ellas es de tan sólo 2,9 km. Y estos 2,9 km se encuentran en la zona del Río Alcanadre y un paso por un paco (zona umbría) en consecuencia con poco riesgo de incendios. Y siendo que como ya se ha demostrado en numerosas ocasiones, en caso de incendio lo decisivo es el uso de medios aéreos. Por lo tanto esta supuesta utilidad de la nueva carretera frente a los incendios es un tópico, que nos llevaría a hacer carreteras hasta la punta de Guara, sin ir más lejos, y que puede servir para lo contrario, al masificar el número de visitantes y las probabilidades de incendio por su actuación.

Turismo. Economía, Zonas deportivas.... Realizar esta carretera nueva y abrirla al uso general (algo cuya aclaración pedimos en las presentes alegaciones), puede ser un aliciente para la circulación de vehículos a motor (rallyes) ,motocicletas ( motocross), bicicleta ( descensos erosivos a gran velocidad), caza (fomentaría el furtivismo en el corazón del Parque), acampada ilegal.....

Su no realización, es decir la ALTERNATIVA 0, no imposibilita sino que pone en valor cualquier proyecto de ganadería extensiva, de agricultura ecológica, de apicultura, micología...Y muchas posibilidades donde la protección medioambiental es una oportunidad y hacer una carretera en este espacio un error.

Todas las actividades deben de ser compatibles con los principios de creación de un Parque Natural, de Red Natura 2000, de protección de especies...y una nueva carretera no lo es. Si que lo sería si lo que pretendemos es llegar con el todo terreno hasta el corazón del Parque Natural o con un autobús para hacer barranquismo, deportes de aventura, deportes extremos, bicicleta de descenso a alta velocidad, caza sin límites...Y lo que pretendemos es que nos lleve un autobús, por ejemplo desde Ainsa/Sobrarbe donde estamos alojados y luego nos recoja.

En ese caso supondrá un buen negocio para unas personas en concreto, para unas actividades concretas y lugares concretos, pero que radican fuera de este desierto demográfico. Y si este es el caso, estas personas que pudieran tener un interés económico o empresarial y a la vez ocupan determinados puestos de representación, resultarían incompatibles y deberían de ser apartadas de todo lo relacionado con la tramitación de esta nueva carretera asfaltada.

Ello significa que quienes pudiesen cumplir estos requisitos de incompatibilidad, sus familiares, sus socios partícipes en empresas de hostelería, transportes, servicios, asociaciones de empresas promotoras de actividades deportivas...Deberían de dejar de tener relación alguna con la tramitación y promoción a este Proyecto, y deberían haber evitado su intervención hasta el momento, algo que de haberse dado, sería un vicio más en esta tramitación.

También deberían hacerlo quienes representen o estén vinculados a asociaciones o entidades que estén desarrollando proyectos turísticos, inmobiliarios, empresariales ....( albergues, promoción de viviendas, hostelería , servicios....), relacionados con este proyecto, o que vayan a verse potenciados por el mismo.

Lo mismo pudiera suceder si algún funcionario o personal laboral del Gobierno de Aragón que haya de intervenir en esta tramitación , previamente hubiese trabajado, formado parte o hubiese tenido relación con las empresas contratadas para los trabajos técnicos, evaluación ambiental, trabajos auxiliares....de este Proyecto o sus derivaciones. Sería incompatible y así lo debería hacer saber, siendo apartado de toda relación con la actuación.

Al observar las fotografías de los asistentes a las reuniones, ver las relaciones reflejadas en los textos....existen algunos casos, que podrían encontrarse en estas circunstancias y en consecuencia no podrían intervenir en la tramitación de este proyecto. Por ello sería problemático legalmente su presencia y actuación en todo el procedimiento. Solicitamos que se revise y retrotraigan las actuaciones en las que pudieran encontrarse existencia de interés o incompatibilidad, de algunos de los actores que aparecen en todas las actuaciones que se han señalado.

**VIGÉSIMOSEGUNDA.** No se recogen en el Proyecto, ni en la Evaluación de Impacto Ambiental, las actuaciones previas en el ámbito o conexiones de la nueva carretera, y que son imprescindibles para la obra.

Ello se denomina “ *unidad de proyecto*” a efectos medioambientales, administrativos y de contratación pública, económicos.....siendo fundamental para evitar por ejemplo cualquier fraccionamiento para eludir requisitos normativos

Por parte del Gobierno de Aragón se han realizado los últimos años diferentes actuaciones parciales en las pistas que ahora se presentan como parte de la nueva carretera. Sobre las que hemos pedido la información ambiental, económica y de gestión, en seis ocasiones y ante la falta de contestación se ha presentado Reclamación ante el Consejo de Transparencia de Aragón, para obtener la documentación e información.

La primera de estas actuaciones va desde la A-1604, por la Pardina de S.Juan , Torrollualas ( Obico y la Plana), Casas de Montalban, Pardina de Ballabriga, San Poliz, Letosa, Otín y Nasarre. Donde conectaría con el actual proyecto.

Las actuaciones en diferentes anualidades han consistido en ampliar notablemente las pistas existentes, dotarlas de salidas de aguas, aportación de zahorras que los camiones han traído desde Huesca capital atravesando toda la A. 1604, hormigonado de cauces (en Parque Natural y Red Natura 2000, sin permisos de la CHE como es lógico). Incluyendo además la ampliación de las pistas en terrenos particulares ( sin comunicación, ocupando simplemente) y públicos (sin expedientes de ningún tipo).

Al parecer todo ello sin proyectos, sin informes vinculados de Espacios Protegidos, sin autorizaciones de la propiedad.....Un modelo además de insostenible, de funcionamiento administrativo que puede ser anómalo.

Según los carteles instalados durante estas obras, las mismas estaban financiadas con fondos europeos. Después de mandar a ese Departamento las fotografías acreditativas de todos estos extremos, **se retiraron los carteles. (¿Incompatibilidad de la financiación europea con las actuaciones descritas?)**

La segunda de las actuaciones, también en varias anualidades, se ha desarrollado desde Las Bellostas a las Casas de Montalban. Conectando con las anteriores y en las mismas circunstancias.

Las primeras “utilizaciones” beneficiadas por estas obras, *han sido para la bicicleta de descenso extremo (señalizando rutas y publicitadas en internet), para practicar rallyes salvajes de todo tipo, para la recolección micológica masiva, para el aumento del furtivismo.....Modelos de economía “sostenible”* en un Espacio Natural propiciados por las nuevas comunicaciones que hemos citado también y la falta de vigilancia, conocido por los actuantes.

Nos tememos que este modelo, podría tener su máximo desarrollo con la apertura de la nueva carretera, porque se va a potenciar por los actuantes lo que hemos descrito. Sin que por desgracia aumente la vigilancia, entre otros motivos por falta de medios.

Además de ello, nada dice la documentación expuesta al público, ni de forma técnica, ni medioambiental, de estas actuaciones previas y posiblemente al margen de toda la normativa. Las obras ya están hechas, sin evaluación de impacto ambiental de ningún tipo en Parque Natural y Red Natura 2000, y ahora se aprovechan para minimizar los impactos declarados en el nuevo proyecto. Según parece tampoco contaron con las autorizaciones municipales y del resto de las Administraciones competentes en los espacios protegidos, suelos no urbanizables de protección especial, como es el caso de los Ayuntamientos de Ainsa/ Sobrarbe, Biarge, Boltaña.....ni con las de la CH Ebro en cuanto a las afecciones a cauces públicos

Reiteramos la solicitud de investigación formal de estas actuaciones, se nos facilite la información y documentación solicitada, así como la paralización del Presente Proyecto y su Evaluación Ambiental por el citado principio legal de “*unidad de proyecto*”.

**VIGÉSIMOTERCERO.** Se indica en la justificación del Proyecto que la velocidad máxima autorizada de la nueva vía será de 30 km/h, sin embargo en alguno de los apartados se señalan 40 km /h. No observamos ni el proyecto, ni en la documentación de Impacto Ambiental expuesta, un apartado que indique lo que supone mediambientalmente el paso de vehículos por la nueva carretera y a las velocidades previstas. Especialmente si la carretera se va a abrir al uso general, algo pendiente también de aclarar, como se ha expuesto anteriormente en estas alegaciones,

En función de ello, tanto si se trata de acceso restringido como si se trata de acceso general, no se consideran, ni evalúan las emisiones de varios tipos (contaminación), ni las afecciones por ruidos, ni los vertidos....

Tampoco se evalúa el impacto de los materiales utilizados en la construcción, recomendaciones de tipos de asfaltos...así como las derivadas de su conservación. Todo ello tal como sería indicado en los espacios protegidos donde se plantean las actuaciones.

Por ello debemos señalar que el Proyecto y el resto de documentación no cumple con los requisitos para su desarrollo en los espacios protegidos en los que se plantea. No evalúa como debe hacerlo, no se conocen las afecciones reales y en consecuencia no se pueden evaluar y en su caso corregir si es viable.

Por ejemplo, estamos en zonas de vida y reproducción de diversas especies animales, con Planes de Recuperación en marcha. No se identifica estas situaciones, no se ponen límites temporales en las obras, en los usos....Que ya de salida aparentan ser incompatibles con la protección y la conservación ambiental del territorio (en las diversas figuras existentes) y por lo que no cabría posiblemente ni plantear esta nueva carretera.

**VIGÉSIMOCUARTA.** Se utiliza de forma indistinta “ *Eje Norte del Parque Natural de Sierra y los Cañones de Guara*” y “ *Proyecto de Construcción de pista forestal entre los núcleos de Bara y las Bellostas*”.

El proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental hablan de forma genérica de los municipios de Bara y las Bellostas. Lo cual se trata de un error, que evidencia la falta de precisión de toda la información. Son dos núcleos, pertenecientes a los municipios de Sabiñánigo y Ainsa / Sobrarbe.

Al igual que esto es erróneo el uso del término “ *Eje Norte*”, se lo hemos explicado en 18 ocasiones por escrito y solicitado el cambio de denominación, cómo consta en la documentación obrante en esa Administración. El “ *Eje Norte*” real es la carretera A. 1604 en sus 50 km, con accesos a Guara, que ya hemos citado. El repetir hasta la saciedad este nombre, no lo convierte en una realidad.

Aunque el “ *proyecto*” se denomine de “ *construcción de pista forestal*” no lo es realidad. Se trata de una carretera nueva. Con trabajos de caja de más de seis metros, base (adecuación del suelo 60 cm de banda vertical) y subbase de carretera, capa de zahorra compactada de 30 cm, capa de rodadura de C 60 bf 4 IMP riego en caliente por imprimación de 5 cm en zona principal, cuneta revestida, salida de aguas de fábrica, biondas metálicas, señalización, dos carriles de 2 m libres.....

Si comparamos los datos técnicos del Proyecto para una presunta “*pista forestal asfaltada*”, la envergadura y calidad constructiva es muy superior a de la A. 1604 (carretera autonómica), los accesos a las localidades (carreteras locales) y las conexiones entre Valles (de titularidad desconocida y sin clasificación).

Como hemos insistido y lo continuamos haciendo, se puede denominar “ *pista asfaltada*”, pero el Proyecto es el de una carretera en toda norma, con todas las consecuencias. Y a ello debería ajustarse la evaluación ambiental, y no a una pista forestal ( asfaltada ).

**VIGÉSIMOQUINTA.** En el Proyecto y su documentación se señala que el promotor es la Dirección General del Medio Natural y Gestión Forestal, pero no se explica quien paga la obra y como se financia. Lo cual procedería legalmente, para empezar con el coste de este Proyecto, los anteriores y las actuaciones realizadas, tal como hemos solicitado.

Tampoco se explica quien va a realizar la conservación de la carretera, su plan de uso y gestión, periodo anual de funcionamiento, materiales y técnicas de conservación, trabajos.....Es decir parece ser que se hace un proyecto y si sale adelante ya se verá.... Ni mención al mantenimiento en Espacios Protegidos, las limitaciones, calendarios.....

Lo cual lleva consigo importantes afecciones no contempladas en la documentación, por ejemplo la posible circulación masiva de vehículos en las épocas de cría y reproducción de especies, las actividades vinculadas a ellos, los riesgos de incendios por circulación de vehículos o actividades peligrosas en la zona.....Recordemos una vez más donde estamos y la razón por la cual son espacios protegidos, y la condición actual de pistas de uso restringido de los accesos ya existentes.

**VIGÉSIMOSEXTO.** El proyecto y la documentación consultada, divide la actuación en dos tramos :

- Tramo 1. km 0 Bara a 2,9. Nuevo totalmente. Cruza el río Alcanadre con un vano de 25 m y 30 m de luz.
- Tramo 2. km 2,9 al 15,13 . Las Bellostas. Sobre obras ejecutadas que no se citan, como acondicionamiento de lo existente.

La topografía es de una carretera convencional, y de mayor precisión que la que conocemos para acondicionar la A. 1604 hasta el cruce de Artosilla en el Proyecto recién terminado. Esto significa que los medios materiales y económicos para la redacción de este proyecto posiblemente han sido importantes, por lo cual reiteramos la solicitud de conocer dicha cuantía.

A pesar de ello se indica que la topografía base varía entre escalas 1000 y 5000, por las zonas de sombra, suponemos que del vuelo o vuelos utilizados, entendiendo que no se han utilizado drones al estar prohibidos en este espacio. Pero solicitamos que se nos aclare este extremo.

Existen zonas en las cuales no tener una topografía detallada (por la escala) no es un problema, pero en los cauces, en las zonas ambientales muy sensibles, en las zonas geológicas de alto valor, en las zonas con vegetaciones singulares, en biotipos, en las zonas de afecciones a determinadas especies ... puede suponer serios problemas. Por la geomorfología y los características medioambientales de estas zonas. Y por el importante movimiento de tierras y desmontes que se desarrollan en el Tramo 1, por ejemplo.

Si se carece de esa información, no es posible proyectar o evaluar lo que está en estos momentos en información pública con garantías. Por ello les solicitamos que nos informen de estos extremos.

**VIGESIMOSEPTIMA** Consultada la documentación referente a la Geología, Flora, Medio Físico, fauna..... observamos que no existe una explicación de la situación actual y su estado de conservación. Ni tan siquiera referencias a las causas que motivan su clasificación en espacios protegidos, posiblemente porque significarían de origen la incompatibilidad de este proyecto, con esa realidad.

Se hace referencia al estado de suelos, rocas, la geomorfología....pero desde el punto de vista de las actuaciones que son necesarias para los trabajos del Proyecto. Sin embargo no existe una evaluación real, ni un análisis de lo que significa la actuación y su impacto en estos elementos.

En nuestra opinión, en primer lugar se debería haber analizado si en el espacio natural protegido ( por varias figuras) y que elegimos, era posible hacer una carretera nueva, por los condicionantes ambientales y legales. Ello supone definir si es posible o no. Cuestión que no se ha realizado.

Faltarían en la documentación para dicho análisis, los informes de las Secciones de Geología, Espacios Protegidos, Biodiversidad, Gestión Forestal....de la propia Consejería, el Informe Técnico del Geoparque UNESCO Sobrarbe-Pirineos de Sobrarbe, informes de la Confederación Hidrográfica del Ebro por los cauces afectados...Y todos los sectoriales.

Por eficacia, por costes y por muchas cuestiones, entendemos que hubiera sido posible realizar un Anteproyecto o una Memoria Técnica. Lo cual hubiera permitido ese análisis previo, y también el proceso de participación ciudadana, que no se ha hecho.

Completados estos pasos y si las afecciones resultaran asumibles, se hubiera redactado el Proyecto Técnico.

Al contrario de lo que se ha hecho, con un alto gasto de fondos públicos, que todavía pueden ir en aumento, y que parecen indicar una "presión" por sacar adelante este proyecto, cuyos motivos deberían ser del dominio público por cuestiones de transparencia.

**VIGÉSIMOCTAVA.** La información que se facilita sobre datos climatológicos, es incorrecta. No se utilizan fuentes de datos o de información de la zona del proyecto, como debería ser.



Recordemos que existe información metereologica en poder del Gobierno de Aragón de varios puntos de recogida en el Parque Natural. Así mismo Confederación Hidrográfica del Ebro tiene varios puntos de recogida de datos en la zona, existen varias estaciones en las redes de Metereología....Si comparamos la información que facilitan estas fuentes, con las utilizadas en la documentación, parece que estemos en dos realidades diferentes.

Por ello no son válidas las proyecciones de datos y sus condicionantes, cuando fallan de origen. Las conclusiones, las afecciones, las incidencias....Y las propuestas, correcciones, aplicaciones en la obra civil, en las actuaciones medioambientales no son correctas y ni por tanto válidas. Debiendo por lo tanto corregirse esta parte del proyecto y la EIA.

**VIGESIMONOVENA.** Lo anterior afecta directamente para los cálculos también de las infraestructuras. Por ejemplo las de evacuación de aguas o el nuevo puente (realmente un viaducto) diseñado para cruzar el Río Alcanadre.

Dicho puente, con dos vanos isostáticos de 55 m de longitud, con huecos de 25 + 30 m, con vigas prefabricadas...está calculado para unas precipitaciones que no son reales. Según los mapas de precipitaciones oficiales de la CHEbro citados la cantidad anual de esa zona del Río Alcanadre es entre 1.000 /1.500 mm.

Existe una “*cuña*” gráfica, en la representación de estos mapas, para este nivel de precipitación que baja por el Valle del Ara, cruza por las “Tascas de Albella”( Estallo, nacimiento del Alcanadre) y baja por su cuenca. Crea un corredor este/oeste entre Las Bellostas y la Pardina de Bibán, para cerrarse a la altura de Azpe/ Miz, con la precipitación citada.

Esto hace que todo los cálculos puedan ser erróneos y en consecuencia el citado puente, características de la carretera y evacuación de aguas puedan no ser correctos, exigiendo un incremento en estas infraestructuras con nuevos cálculos técnicos y económicos. El puente podría duplicar su tamaño y aumentar exponencialmente su precio, al igual que toda la carretera. Además de los condicionantes ambientales.

Pero además afectaría a los cálculos que determinan las inundaciones, los riesgos de inundación, hidrogramas, motas, niveles freáticos.....Así como a las afecciones de las masas de agua subterráneas, cuestiones que no se mencionan en la documentación expuesta y que pueden consultarse en la CH del Ebro.

Los Estudios de la Máxima Crecida Ordinaria (MCO) del Río Alcanadre tienen una base que no es correcta por lo explicado. Además se plantea un periodo de 100 años ( retorno), cuando por las características técnicas, ubicación e importancia de la obra pública planteada, debería de ser para un periodo **de 500 años** ( retorno). (Anexo X. Plan Hidrológico de Cuenca. CHE.Sitebro.

Por añadidura en un cauce tan irregular como el Alcanadre, y con los condicionantes del cambio climático, estos cálculos son imprescindibles, porque las avenidas extraordinarias van en aumento.

Todo ello es un motivo añadido al ya alegado sobre los datos meteorológicos, por el cual los cálculos de diseño y estructura del puente de la carretera no serían válidos. Al igual que toda la carretera, pasos.... En consecuencia cambiarían las características técnicas, así como las afecciones medioambientales, las medidas de corrección propuestas, el coste económico y todo su desarrollo.

Por lo cual, procedería la modificación del proyecto y el EIA conforme a estos condicionantes legales, ambientales y fácticos que no se han tenido en cuenta en la actual documentación.

**TRIGÉSIMA.** Todo lo explicado en los apartados anteriores hace que la denominada “*Matriz de Impactos*”, así como su desarrollo técnico, legal y actuaciones derivadas, sean incorrectas, debiendo asimismo modificarse conforme a lo alegado y las correspondientes modificaciones del proyecto y EIA

**TRIGÉSIMOPRIMERA.** En la Memoria ( pag 11 y 12) se recogen las secciones tipo de la carretera y la gran ampliación de la denominada “ pista forestal existente” ( tramo 2)

La primera cuestión, es que se reconoce que existe una pista forestal (ampliada sin autorizaciones pertinentes y con fondos europeos como se ha explicado) en el tramo 2, donde se ha alcanzado una anchura de 3, 50 m de calzada más arcenes **¿Cómo se justifica esta nueva actuación del proyecto actual, con la pretensión de ganar 50 cm de calzada?** Con la infraestructura existente quedan solucionados los usos pretendidos de prevención de incendios, ganadería, deporte, accesibilidad.....

El tramo 1, es de 2,9 km con acceso entre los dos extremos, y el más complicado por las afecciones medioambientales, ser el cauce del Río Alcanadre y las dificultades técnicas. Como se ha alegado anteriormente, no parece justificado, salvo que se trate por otro tipo de intereses no reflejados en la documentación

	Tramo 1	Tramo 2	Total
Excavación de saneo m3	2.499,1	1.454,6	3.903,7
Relleno con tierra vegetal m³	“	“	“
Excavación en tierra vegetal m³			
30 cm espesor	9.698,30	48.10	9.746,40
m³ excavación desmonte	43.715	45.535,70	89.250,7
m³ núcleo de terrapen	7.861,50	1.677,10	9.538,90
m³ de suelo adecuado	11.098,30	44.100,60	55.198,90
m³ zahorra artificial	4.531,90	18.293,70	22.825,60

Lo presente datos procedentes de la pag.11 de la Memoria. Si observamos el “análisis de los rellenos” ( pag 12 de la Memoria), 13.442,3 m<sup>3</sup> son producto de las excavaciones del proyecto, sin embargo 78.024,5 m<sup>3</sup> de relleno (suelo adecuado y zorra artificial) son “ préstamos”. Es decir se van a aportar de fuera.

Estas cuestiones no han sido valoradas adecuadamente. Ni económicamente, (no se encuentran bien reflejadas en los precios), ni medioambientalmente. Tenemos el antecedente de los camiones de zorra artificial traídos desde Huesca capital, por Monrepos , A. 1604 para las obras anteriormente descritas para ampliar las pistas existentes que ahora se utilizan para la nueva carretera. ....Con la impresionante cantidad de emisiones para ello, el derroche energético y destrozando la carretera A-1604. Para ser utilizado en un Espacio Protegido, que teóricamente apuesta por la sostenibilidad y los valores medio ambientales.

Por otro lado existen una excavaciones de 13.650,1 m<sup>3</sup> de tierra vegetal y saneo que se reutilizan en obra. Pero existen 79.712,10 m<sup>3</sup> de excavaciones de desmonte cuya clasificación es “ excedente a vertedero”.

Es decir, con este diseño medioambiental que en teoría es compatible en un Espacio Natural Protegido ( varias figuras de protección) llevamos a vertedero lejos 79.712,10 m<sup>3</sup> y traemos 78.024.5 m<sup>3</sup> de prestamos del exterior. Todo un ejemplo de nuevo de falta de control de emisiones, racionalización ambiental, sostenibilidad, ahorro energético y coste económico altísimo para los ciudadanos.

Hay un viejo refrán castellano que en estos aspectos económicos, puede definir la situación que se está planteando como “ *tirar con pólvora del rey*”. Que recoge la RAE, como significado actual de “ *utilizar alegremente recursos ajenos* “ . Por desgracia no existen todavía refranes que definan la situación medioambiental de este proyecto, su impulso y desarrollo ....pero quizás la filosofía Seattle se acerque: “ *todo lo que ocurra a la tierra, le sucederá a los hijos de la tierra*”.

**TRIGÉSIMOSEGUNDA.** La documentación contiene también un capítulo de expropiaciones, para conseguir los terrenos para realizar la pista forestal asfaltada ( carretera) . Contiene una “ justificación” de la “necesidad”, que por todo lo aquí alegado, consideramos de origen no ajustada a la legalidad

Contiene así mismo un relación de propiedades afectadas y su identificación catastral. No se distingue entre lo que son propiedades privadas y públicas.

En cuanto a las segundas hay varios tipos. Montes de Utilidad Pública (de diferentes titularidades), caminos públicos existentes, cuencas fluviales públicas y otros elementos. Nada de esto se explica, ni los procedimientos para ocupar o afectar estos bienes de dominio público

Cómo ciudadanos tenemos derecho a conocer qué parte del patrimonio de dominio público (montes, caminos, cuencas fluviales....) se va a utilizar para este proyecto.

Puesto que si resultan afectados por la construcción de una carretera, debe de saberse si prevalece su condición y uso inicial o la de la nueva carretera. Para ello sería necesario posiblemente en algunos casos realizar "expedientes de prevalencia", en los cuales se determine que utilidad pública prevalece y como se compensa. Además de los trámites legales que conlleva.

Nada de esto se cita en la documentación expuesta al público. Por ello solicitamos que se nos informe al respecto y se nos considere como parte interesada en los procedimientos al respecto, si es el caso.

**TRIGÉSIMOTERCERA.** El proyecto plantea una ejecución de las obras de 12 meses y una garantía de 2 años. Cuestiones a estudiar y evaluar también, por su fondo.

Solicitamos conocer la información relativa a las obras ya realizadas en los tramos de pista entre la A. 1604 y las Bellostas sin evaluación ambiental en los últimos años, a los que nos hemos referido anteriormente. Ya que se van a superponer actuaciones, garantías....Todas con los denominadores comunes de utilización de dinero público y las afecciones medioambientales, que hacen que posiblemente no hubiesen podido realizarse como se llevaron a cabo..

**TRIGÉSIMOCUARTA.** No hemos entrado en estas Alegaciones a pequeñas valoraciones, en planteamientos de mucho detalle, dado que lo que presentamos debería suponer la retirada inmediata del Proyecto y las explicaciones que hemos solicitado.

Pero si es voluntad del Gobierno de Aragón continuar con la tramitación del Proyecto y su dotación económica con los fondos citados, les solicitamos que nos lo indiquen con claridad, cuando se nos proporcione la información y documentación pendiente.

Y en relación a ello, deberá en su caso ampliarse el plazo de presentación de alegaciones, a efectos del estudio de la documentación que falta y de poder aportar el detalle de las razones que a nuestro entender hacen que este Proyecto no sea viable, legalmente, técnicamente, medioambientalmente..... Además de lo aquí explicado. Supondrán muchos folios más, mucho trabajo más...en parte ya hecho y que no tenemos problema en continuar, como parte interesada. Pero supone que quienes tiene que resolverlas deberán prestarle por lo menos, la misma dedicación que nosotros, en primer lugar facilitando la documentación solicitada en algunos casos desde hace años.

Por todo lo anterior

## **SOLICITAMOS**

- 1. Que sean aceptadas las presentes , en tiempo y forma, como alegaciones.***
- 2. Que sean contestadas de forma motivada y se nos facilite la documentación, información....solicitada de forma reiterada. Básica para poder estudiar y opinar en el proceso que nos ocupa. Ampliando los plazos para alegar, despues de recibir la documentación, información...***
- 3. Que se paralice la tramitación del Expediente, se inicie de nuevo (si procede) con las correcciones oportunas y un proceso de participación ciudadana, publicidad y acceso a la información que cumpla los requisitos mínimos legales, medioambientales y democráticos, así como las demás observaciones contenidas en estas alegaciones***
- 4. Que se tramite la petición de 10 millones de euros a través del Consejo de Gobierno de Aragón al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (fondos MRR) a efectos de acondicionar el actual Eje Norte de Guara, constituido por la carretera A- 1604 completa y por las vías de comunicación desde esta carretera a los pueblos habitados, conexiones internet, telefonía móvil, proyectos de desarrollo sostenible para los habitantes de estas zonas....***

**5. Que se realice una valoración por parte de las Consejerías del Gobierno de Aragón afectadas, de lo que medioambientalmente, económicamente, socialmente...supone este Proyecto y su tramitación, para que se nos informe si siendo conscientes de ello, procede continuar su tramitación.**

Reiteramos la consideración de **Parte Interesada** en los Expedientes de cara a los futuros trámites, de conformidad con lo previsto en la Ley 39/2015 de " *Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*". Las peticiones de información y documentación se realizan igualmente al amparo de la Ley 8/2015 de 25 de Marzo de " *Transparencia de la Actividad Pública y Participación Ciudadana de Aragón* ". Así como el resto de normativa concordante, incluida la de acceso a la información y documentación medioambiental, a nivel autonómico, estatal y de la UE.

Nuestro saludo

En el Valle del Guarga, 11 de MAYO del año 2021



**LA JUNTA DIRECTIVA ASOCIACIÓN GUARGUERA VIVA**

*asociacionguargueraviva@gmail.com*