



RESOLUCIÓN de 8 de noviembre de 2023, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se formula la Declaración Ambiental Estratégica del Plan de Interés General de Aragón para la implantación de una Plataforma Logística en Tamarite de Litera (Huesca), promovido por Ponentia Logistics, SA. (Número de Expediente: INAGA 500201/71/2023/07522).

1. Antecedentes.

El Gobierno de Aragón, en sesión celebrada el 15 de septiembre de 2021, acordó declarar el proyecto Plataforma Logística “La Melusa-Tamarite” en el municipio de Tamarite de Litera (Huesca), a desarrollar mediante un Plan de Interés General de Aragón, como una inversión de interés autonómico y de interés general de Aragón a todos los efectos establecidos en la legislación de ordenación del territorio, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 7 bis) del Decreto-ley 1/2008, de 30 de octubre, del Gobierno de Aragón, de medidas administrativas urgentes para facilitar la actividad económica de Aragón y con los efectos previstos en dicho Decreto-ley, atribuyendo a la mercantil Ponentia Logistics, SA, la condición de promotor del Plan de Interés General de Aragón (PIGA) que se tramite para la ejecución del citado proyecto de inversión. Dicho acuerdo fue publicado mediante Orden EPE/1330/2021, de 20 de septiembre, en el “Boletín Oficial de Aragón”, número 217, de 21 de octubre de 2021.

Mediante Acuerdo de 1 de junio de 2022, el Gobierno de Aragón aprobó la delimitación del ámbito previsto para el Plan, declaró urgente la ocupación de los bienes y derechos afectados por la delimitación y se inició el procedimiento de información pública de la relación de bienes y derechos de necesaria ocupación, publicado en el “Boletín Oficial de Aragón”, número 116 de 17 de junio de 2022 mediante Orden VMV/861/2022, de 6 de junio.

De acuerdo con el artículo 23.3 del Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón, y la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Aragón presenta ante el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental el borrador del plan y el documento inicial estratégico, y solicita la elaboración del documento de alcance. Con fecha 28 de abril de 2022 se emite la Resolución del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental por la que se notifica el resultado del trámite de consultas y se da traslado del documento de alcance del estudio ambiental estratégico del Plan de Interés General de Aragón para la implantación de una Plataforma Logística en Tamarite de Litera (Huesca), promovido por Ponentia Logistics, SA. Expediente INAGA 500201/71B/2021/11726.

2. Descripción del Plan de Interés General.

Con carácter general, de conformidad con la normativa vigente, el Plan de Interés General de Aragón que se presenta es una actividad de especial repercusión territorial cuya importancia trasciende de un ámbito municipal por la incidencia territorial, económica y cultural, su magnitud y sus singulares características. El Plan tiene por objeto la implantación de una zona industrial y logística asociada a una intermodal ferroviaria en la comarca de la Litera con dedicación prioritaria a la industria agroalimentaria. El objetivo principal de la Plataforma Logística es el transporte de productos de origen agrícola y cárnico frescos de los cuales la Comarca de la Litera es una gran productora, aunque, según se indica, el área de influencia abarcará las comarcas limítrofes e incluso de la vecina provincia de Lérida. El promotor considera que dicha actuación supone un impulso de las actividades logísticas en torno a los núcleos urbanos de las comarcas de Somontano de Barbastro, Cinca Medio y la Litera.

La incidencia social, económica y territorial del PIGA, así como la magnitud del proyecto trasciende claramente del ámbito municipal, motivo por el que, aun cuando su implantación pudiera afectar a un solo término, su contenido encaja claramente en la definición y objetivos previstos en el vigente texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón, según determinaciones de su capítulo II. Instrumentos Especiales de Ordenación Territorial.

Se presenta la documentación ambiental correspondiente al PIGA que incluye los proyectos de urbanización del área logística y del área residencial, afecciones y ocupaciones y normativa urbanística, además de estudio de avifauna, referencia del estudio de tráfico y/o informe de prospección arqueológica.

Todos los suelos incluidos en este PIGA están clasificados como Suelo No Urbanizable Genérico. La ordenación urbanística prevista se integrará en el planeamiento municipal, habiendo adquirido los suelos afectados la clasificación de Urbanos Consolidados. Las NNUU establecen cuatro zonas: Zona logística de intercambio ferroviario. Clave L1, Zona logístico-productiva Clave L2, Zona logístico-terciaria Clave L3 y Zona residencial Clave R1, así como los siguientes sistemas: sistema viario y de aparcamientos. Clave V, sistema de verde público



Clave ZV, sistema de equipamientos públicos. Clave E, sistema de equipamientos- servicios técnicos Clave T y sistema Hidrográfico, clave H.

El ámbito del Plan de Interés General de Aragón para la implantación de la Plataforma Logística “La Melusa - Tamarite” tiene una superficie que asciende a 141,3618 ha del ámbito territorial discontinuo al que afecta, más los sistemas generales externos. Éste se localiza en dos espacios discontinuos en el término municipal de Tamarite de Litera, que el documento de ordenación denomina subsector 1 y subsector 2 y que integran las siguientes superficies.

El Subsector 1 “La Melusa” ocupa una superficie de 139,2575 ha y abarca el área ocupada por la zona logística. Se encuentra íntegramente dentro del término municipal de Tamarite de Litera, en parcelas actualmente destinadas a usos agrarios, entre el polígono de “La Vispesa” y las fincas de “La Melusa”. En el subsector 1 se concretan todos los usos lucrativos específicamente ligados a la plataforma logística, fundamentalmente, productivos y terciarios, y en especial la implantación de la estación ferroviaria de carga que se constituye como núcleo generador del conjunto. Se prevén, además, usos dotacionales, tales como viales, zonas verdes y equipamientos.

El PIGA establece tres zonas de aprovechamiento lucrativo en el área del subsector 1:

- Zona logística de intercambio ferroviario. Clave L1. Es el área de suelo lucrativo del PIGA destinada a la implantación de una estación ferroviaria y de todos los elementos constructivos y técnicos necesarios para posibilitar, con la máxima eficiencia, los intercambios de mercancías procedentes o destinadas a su transporte por carretera con el sistema de transporte ferroviario.

- Zona logística productiva Clave L2. Es el ámbito del PIGA destinado a las instalaciones logísticas y de actividades industriales de carácter privado. En esta zona se admitirán básicamente los usos industriales y logísticos.

- Zona logística terciaria Clave L3. Es la destinada a albergar los usos terciarios: parque empresarial, oficinas, comercial, hotelero, servicios, etc.

El Plan, en el subsector 1, se estructura en dos grandes líneas: la creación de una zona industrial y plataforma logística y el desarrollo de una terminal ferroviaria intermodal con funciones de puerto seco. La Plataforma Logística va orientada a la ordenación de parcelas industriales de gran superficie, entre los 30.000 y los 60.000 m², ya que son superficies demandadas en el territorio y fácilmente comercializables para usos industriales y/o logísticos.

El proyecto de urbanización del área logística, con descripción suficiente y adecuada para su correcta ejecución y excluido por tanto de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo al artículo 41 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, define de forma general la infraestructura interior urbana, red viaria, redes hidráulicas, energéticas, telecomunicaciones, etc. y las conexiones con el exterior, desde accesos viarios, suministro de agua y tratamiento, vertido previa depuración, suministro eléctrico, telecomunicaciones y reposición de las afecciones producidas. También se incluyen las especies de árboles y arbustos elegidos y su marco de plantación, para el tratamiento de espacios públicos en las zonas más visibles tanto desde la A-22 como del propio polígono, así como las estructuras tipo puente previstas.

Los proyectos asociados en el área logística son los que se definen a continuación:

- Red viaria.

Se han diseñado las conexiones con el exterior: rotonda de acceso desde la N-240 por el oeste, conexión con la carretera A-1240 por el este y una conexión con la N-240 entre las dos anteriores. Se definen los viales interiores y 15 ejes de vías férreas. El movimiento de tierras necesario da un déficit de material de 220.000 m³ que puede extraerse del interior de las futuras parcelas.

- Saneamiento.

El planteamiento de proyecto es diseñar una red separativa de saneamiento y una depuradora propia para tratar las aguas residuales. La red de pluviales discurre bajo los viales del polígono, recogiendo el agua de lluvia de toda la futura instalación de forma perimetral, se establecen dos sistemas de colectores y finaliza en un depósito de tormentas diseñado para retener los primeros 15 minutos de lluvia. El depósito cuenta con una capacidad de 2.700 m³ y se ubica enterrado junto a la cabecera de la EDAR (donde evacuará el volumen acumulado en su interior). Para las aguas pluviales potencialmente contaminadas por hidrocarburos de determinadas zonas (plataforma ferroviaria) se incluirán separadores de hidrocarburos para su tratamiento y se establecerá un punto de control previo a la incorporación a la red. Se estima que son necesarios cuatro dispositivos de separación de hidrocarburos.

Para la red de aguas residuales, también se establecen dos colectores. La Estación Depuradora de Aguas Residuales, se proyecta de tipo de aireación prolongada con pretratamiento, tratamiento primario, depuración biológica con nitrificación y desnitrificación y clarificación.



La evacuación del vertido de la EDAR se produce por el mismo emisario que se realiza la de las aguas pluviales. El emisario es un marco de dos células de 3,50 x 2 m con un tramo final en canal abierto de 7.00x2.00m, la conexión con dicho emisario no se ve representado en los planos presentados por haber quedado bajo otra capa del dibujo y se produce a la altura del P.K. 0+306 del emisario, donde la sección es de tipo canal abierto. Para una correcta evacuación de los caudales de la EDAR se ha previsto en dicho emisario un canal de aguas bajas. El punto de vertido se ubica en el Desagüe de Orriols aguas arriba de la nueva obra del ferrocarril, por lo que se aprovecha la capacidad de laminación de la misma y se evita afectaciones a terceros tanto en caudal como en calidad del agua.

- Abastecimiento y redes de distribución.

El agua para el PIGA se tomará desde el sistema formado por el embalse de Sauvella y dos balsas próximas a él, perteneciente la Comunidad de Regantes de El Puntal.

Para la red de agua potable e incendios se propone 200.000 m³/año y para la red de agua industrial y riego se reserva el resto, es decir, 300.000 m³/año. La superficie de riego suministrada desde los tres embalses/ balsas es de unas 2.600 hectáreas.

La red de agua potable incluye también los caudales necesarios para la prevención de incendios. Se diseña una red mallada con origen en los depósitos de agua potable de la ETAP. La red de agua industrial incluye la demanda industrial y la demanda de riego en la urbanización. Se diseña una red mallada en paralelo a la red de agua potable y por lo tanto de características similares con origen en los depósitos de agua industrial de la ETAP. Desde los depósitos de la ETAP parten dos mallas principales una hacia el oeste que distribuye agua potable a las parcelas industriales y zona ferroviaria y otra hacia el este de mayor dimensión que abastece al resto del polígono.

- Alumbrado público.

El ámbito de actuación queda circunscrito a la nueva área a urbanizar, sus viales, aceras y aparcamientos. Para modelizar las zonas a iluminar se han establecido 6 Secciones tipo, las tres primeras corresponden a viales con mediana central y sendas calzadas laterales. Las otras tres Secciones corresponden a viales de una sola calzada. Se han elegido luminarias de LEDS.

- Suministro eléctrico.

Con respecto al suministro eléctrico, se indica que se solicitó 43,55 MW a la compañía distribuidora en el mes de mayo de 2021 y, que ésta emitió las condiciones técnico-económicas en octubre del 2021. Se plantea una conexión exterior con línea de alta tensión 66kV Renfe Monzón- Renfe Tamarite tal como establecen las condiciones de suministro, enlazando con la línea con postes de celosía metálica.

Interiormente se plantean tres líneas de distribución en media tensión a 25 kV con cable RH5Z1 12/20 kV bajo tubo seco (en zanja con arena). Estas líneas recorren el polígono realizando entrada-salida en los centros de transformación y alimentando los seccionamientos de media tensión particulares que se instalarán.

La nueva extensión de red de la distribuidora quedará conformada por:

1. Nueva Subestación 66/25 kV.

a) Instalación de dos transformadores de 16 MVA.

b) Espacio para un tercer transformador de 16 MVA.

c) Tres posiciones de 25 KV de salida de la línea.

2. LAT doble circuito 66 kV desde la nueva subestación hasta entronque con LAT Renfe Monzón-Renfe Tamarite.

3. Tres líneas de MT con conductor 18/30 kV y 400 mm² Al de sección desde la nueva subestación hasta red interior del polígono.

4. Circuitos de MT y nuevos CD's en el interior de la urbanización.

- Gas.

Se ha previsto la ejecución de una conducción de gas hasta el gasoducto de AP existente al este para evacuar la producción.

- Telecomunicaciones se plantea la transformación a línea subterránea de la línea existente que afecta al ámbito.

- Terminal ferroviaria.

Integrada en la Plataforma Logística se plantea el desarrollo de una terminal ferroviaria de gran capacidad que, ocupando una superficie de unas 20 ha, permitirá la construcción de las instalaciones ferroviarias adecuadas, con los siguientes elementos: haz de recepción / expedición de 5 vías, apartadero, para convoyes de hasta 750 m lineales, playa de vías para carga simultánea de 4 trenes, mango de maniobras de 750 m, instalaciones de entrada / salida de vehículos pesados, edificios de servicios anexos: aduana - zona franca, zona logística para contenedores referís (con motor refrigerador) y zonas de servicios ferroviarios.



Se prevé la expedición de trenes en la línea 200 Madrid Chamartín- Barcelona Estación de Francia, próximo a la estación de Tamarite-Altorricon, con objeto de materializar un punto de carga para el transporte internacional de productos relacionados con el sector agroalimentario fundamentalmente, de gran potencia en la zona. Para dotar a la instalación de una operatividad máxima, se prevén conexiones en los dos sentidos de la línea, de manera que puedan recibirse y expedirse trenes tanto hacia Barcelona/Mediterráneo/Francia por Port-Bou, como hacia Algeciras/Madrid/Irún, con un número de trenes expedidos previsto de 10 composiciones al día.

El ámbito de esta actuación es la línea 200 Madrid-Chamartín en la recta previa a la estación de Tamarite-Altorricon, PPKK 144/500 a 147/000, perteneciente a la Jefatura de Área de Mantenimiento de Zaragoza. Incluye la estación de contenedores que forma parte del ámbito del PIGA.

El Subsector 2 "Tamarite" tiene una superficie de 2,1043 ha y comprende los suelos destinados a usos residenciales cuyo objetivo es complementar, en el municipio de Tamarite, la previsible demanda de vivienda que generará la implementación de la plataforma logística. Se estima, en este subsector, una población e 360 habitantes. Se localiza al sur del núcleo urbano de Tamarite de Litera, adyacente a la zona municipal de equipamientos, donde se sitúan las áreas deportivas, piscinas, el IES y varias zonas verdes.

El PIGA establece un aprovechamiento lucrativo en el área del subsector 2 que se denomina:

- Zona residencial Clave R1.

Zona residencial Clave R1. Es el ámbito del PIGA destinado a la implantación de las reservas de vivienda con tipología plurifamiliar. El aprovechamiento lucrativo se ordena en una sola calificación, con tres unidades de zona, a la que se denomina R1, inicialmente prevista con destino a vivienda plurifamiliar desarrollada en bloques aislados en parcela y de una altura máxima de cuatro plantas.

Con respecto al Subsector 2, se incluye su proyecto de urbanización de tipo residencial. Se trata de una parcela de suelo no urbanizable ubicada entre el Camino de Alfarrás y el desagüe de Colomina, actualmente dedicada al cultivo en regadío y con una superficie de 2ha.

En el camino de Alfarrás existen servicio de agua potable, electricidad y telecomunicaciones, que sirven al colegio y al campo de futbol situado en las proximidades; por la parte trasera, junto al desagüe, discurre el colector municipal, donde verter las aguas residuales, por lo que se concluye que se dispone de todos los servicios urbanos en las proximidades. Se describen las obras de urbanización que consisten en la red viaria con sus movimientos de tierras, pavimentos señalización y alumbrado público; las infraestructuras de agua y vertido, la energía eléctrica en MT, centro de transformación y circuitos de BT alimentando a las parcelas de residencial, a la dotacional y al AP; infraestructura de telecomunicaciones y de gas. Incluye también la explanación de la parcela dotacional -no las residenciales- y de la zona verde.

Los proyectos asociados en el área residencial son los que se definen a continuación:

- Red viaria.

Se han mecanizado 4 ejes que definen la red viaria, los 3 primeros, y la explanación de zona verde y parcela dotacional, lo que suponen 600 m de vial y 168 de explanación. Se necesitan 18.000 m³ de terraplén que tendrán que venir de préstamo, o de la obra general de la plataforma. Se han previsto 70 plazas de aparcamiento y alcorques en aceras.

- Redes hidráulicas.

Se proyecta una red de saneamiento de aguas residuales mediante tubería de PVC de 315 mm de diámetro, con vertido a la red que discurre por la fachada sur del sector. No hay previsto recoger pluviales dado que se han diseñado las rasantes del viario de forma que haya vertido por superficie hacia la zona verde y desde allí al desagüe de Colomina. Conectando a la red municipal junto al campo de futbol se diseña un anillo de abastecimiento en PEAT de 110 mm de diámetro para servicio a las parcelas residenciales, a la dotacional y para el riego de alcorques y zona verde.

- Otras redes.

Se ha previsto la alimentación en MT hasta un nuevo CT (2 máquinas de 630 kVA) a ubicar en el vértice SW del sector. Desde él se suministra en BT mediante 3 circuitos a las parcelas y al AP. Igualmente se ha proyectado una red de telecomunicaciones a conectar a la línea existente. La canalización está formada por tritubo de 40 mm para FO y tubos de 110 mm para convencional, todo ello en dado hormigonado.

Dada la necesaria explanación de las parcelas integrantes de la Plataforma Logística y el déficit de tierras necesarias para completar la explanación, se han analizado varias zonas de préstamos y vertederos. Se propone la ocupación de una superficie de 59,5451 ha en el tér-



mino municipal de Tamarite de Litera. Con respecto a los plazos de ejecución, la duración total de la obra se ha establecido en 24 meses, y su desarrollo se ha dividido en cuatro fases: Fase 1. Cargadero Ferroviario y accesos: 8 meses; Fase 2. Parcelas y viales colindantes con el cargadero ferroviario. Acceso secundario a la plataforma y Primera Fase de infraestructuras asociadas a la plataforma (EDAR, ETAP, etc.): 6 meses; Fase 3. Pastilla central. Segunda Fase de infraestructuras asociadas: 5 meses y Fase 4. Resto de urbanización. Tercera Fase de infraestructuras asociadas: 5 meses.

3. Proceso de información pública, consultas personalizadas y participación ciudadana.

El 26 de julio de 2023, Ponentia Logistics, SA, traslada el expediente de evaluación ambiental estratégica, que contiene la propuesta del Plan, el estudio ambiental estratégico y el resultado del proceso de información y participación pública, al objeto de que el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental emita la declaración ambiental estratégica.

De forma previa, con fecha 15 de julio de 2022, se publica en el “Boletín Oficial de Aragón”, número 136, el anuncio de la Dirección General de Ordenación del Territorio, por el que se somete a información y participación pública el Plan de Interés General para la implantación de la Plataforma Logística La Melusa-Tamarite en el municipio de Tamarite de Litera (Huesca) y el estudio ambiental estratégico (Corrección de errores en el “Boletín Oficial de Aragón”, número 142, de 22 de julio de 2022), y en prensa en Heraldo de Aragón y en el Diario del Alto Aragón en la misma fecha de 15 de julio de 2022.

Asimismo, la documentación se expuso en el tablón de anuncios del Servicio de Información y Documentación Administrativa del Gobierno de Aragón, en las Delegaciones Territoriales del Gobierno de Aragón de Huesca y Teruel y en las Oficinas Delegadas del Gobierno de Aragón en Barbastro, Fraga, Jaca, Alcañiz, Calamocha, Calatayud, Ejea de los Caballeros y Tarazona.

Dada la consideración del plan como inversión de interés autonómico a los efectos previstos en el Decreto-ley 1/2008, de 30 de octubre, del Gobierno de Aragón, de medidas administrativas urgentes para facilitar la actividad económica de Aragón, los plazos ordinarios de trámite en los procedimientos administrativos previstos en la normativa aragonesa, salvo los relativos a la presentación de solicitudes y recursos, se reducen a la mitad por lo que el plazo para la presentación de alegaciones es de veintitrés días hábiles, a contar desde el siguiente al de la publicación de los correspondientes anuncios.

Al mismo tiempo se abrió un periodo de audiencia y consulta personalizada a diversos organismos (administraciones públicas, instituciones, asociaciones, etc.), según lo dispuesto en el citado Documento de Alcance. En esta consulta se incluyeron los municipios de Tamarite de Litera, Albelda, Alcampel, Almacelles, Altorricón, Binéfar, Esplús, Vencillón y San Esteban de La Litera, Comarca de La Litera / La Llitera, Diputación Provincial de Huesca, Dirección General de Alimentación y Fomento Agroalimentario, Dirección General de Carreteras, Dirección General de Transportes, Dirección General de Patrimonio Cultural, Dirección General de Urbanismo, Dirección General de Interior y Protección Civil, Dirección General de Economía, Dirección General de Comercio, Ferias y Artesanía, Servicio Provincial de Huesca del Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón. Unidad de Huesca.— Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información. Subdirección General de Redes y Operadores de Telecomunicaciones.— Secretaría de Estado de Energía del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.— Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Instituto Aragonés del Agua, Confederación Hidrográfica del Ebro, ADIF, Comisiones Obreras-CCOO, Unión General de Trabajadores-UGT, Confederación de Empresarios de Aragón - CREA, Confederación Española de Pequeña y Mediana Empresa en Aragón - CEPYME, Consejo de Protección de la Naturaleza, Fundación Ecología y Desarrollo, Asociación Naturalista de Aragón-Ansar, Ecologistas en Acción - Otus, Sociedad Española de Ornitología-SEO-Bird/Life.

Concluido este periodo de información pública y audiencia, se recibieron informes, aportaciones o alegaciones de las siguientes administraciones, entidades, o personas físicas:

Administración Estatal, incluyendo entidades Públicas Estatales.

- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), emite informe en el que refiere a la afección de las disposiciones contenidas en la Ley 30/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, así como a las actuaciones que requieren de informe. Refiere a que en el caso de que se proyecten edificaciones en la zona de influencia del ferrocarril, se redactará una separata que estudie el impacto por ruido y vibraciones inducidos por el ferrocarril y las medidas adoptadas en su caso, teniendo en cuenta la normativa sectorial vigente y por el Código Técnico de Edificación, así como a la eliminación de los pasos a nivel afectados.



- Confederación Hidrográfica del Ebro, remite informe de la Secretaría General en la que se realizan una serie de alegaciones respecto a varias fincas que han de considerarse bienes de dominio público; a la existencia de dos acequias para el riego de 20 ha, en la parcela 3 polígono 28, para las que se solicita su reposición; a las afecciones sobre el acceso del poblado del Centro Agronómico, y respecto a las parcelas afectadas por la ampliación del "canal" desagüe de Orriols cuya gestión corresponde al Servicio 2.º de explotación de CHE debido a la previsión para la ejecución de un humedal desnitrificador a ejecutar por Comisaría de Aguas.

El Área de Gestión Medioambiental de la Comisaría de Aguas de CHE emite informe en el que analiza la documentación aportada y concluye atendiendo al informe emitido por el Servicio I de Vertidos del Área de Calidad de Aguas en el cual se informa que el tratamiento de depuración previsto, a priori, se considera adecuado para los flujos de agua a tratar, y teniendo en cuenta las consideraciones emitidas por el Área de Control del Dominio Público Hidráulico de CHE, la cual informa de manera preliminar favorablemente las actuaciones en lo que respecta a la protección del dominio público hidráulico y el régimen de las corrientes. En lo que respecta a las competencias de este Organismo, tanto desde el punto de vista medioambiental como de las funciones que tiene atribuidas, y contemplando las medidas preventivas y correctoras minimizadoras y el programa de vigilancia ambiental, en líneas generales, se considera adecuado el Estudio Ambiental Estratégico, siempre y cuando se lleven a cabo todas aquellas medidas preventivas y correctoras que sean necesarias, tendentes a minimizar la posible afección en la zona afectada por el PIGA y su entorno o terceros, garantizando que no se altere significativamente la dinámica hidrológica de la zona de actuación y protegiendo, en todo momento, el medio hídrico de las zonas afectadas, tanto de carácter superficial como subterráneo, impidiendo su contaminación o degradación, debiendo incorporar sistemas de drenaje sostenible al objeto de minimizar la generación de nuevas escorrentías superficiales. En este sentido, deberá realizarse un tratamiento apropiado de las aguas de escorrentía que intercepta la plataforma mediante un estudio pormenorizado para analizar los posibles riesgos debidos a esta circunstancia.

En particular, se dará un tratamiento adecuado al barranco de Olriols justificando que no se incrementa la inundación en otras zonas, debiendo presentarse un estudio hidráulico en el que se justifique que tanto la EDAR como la SET quedan fuera de la zona de flujo preferente del barranco de Olriols, tal y como se recoge en el informe remitido por el Área de Control del DPH de esta Confederación Hidrográfica. Se recuerdan al promotor los diferentes permisos y autorizaciones necesarios conforme al Reglamento del DPH. En Anejo separado se acompañan una serie de consideraciones a tener en cuenta por parte del promotor en relación con futuras acciones y tramitaciones a realizar con este Organismo de cuenca.

Se da traslado de la Comunicación de informe urbanístico (2022-OU-345 - 2022-DT-585) especificando que la emisión de este informe es un mero acto de trámite contra el que no cabe recurso, sin perjuicio de la posibilidad de alegar oposición al mismo en el marco del procedimiento de aprobación del Plan y que se emite a la vista de la propuesta del Sr. Comisario de Aguas, y en virtud de las facultades que tiene conferidas por el vigente Texto Refundido de la Ley de Aguas y por el Reglamento de la Administración Pública del Agua de 29 de julio de 1988.

- Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, analiza la documentación aportada y concluye que emite informe favorable y que puede continuarse la tramitación, debiendo atenderse a una serie de requerimientos que refieren, principalmente a las limitaciones a la propiedad y protecciones al ferrocarril en las zonas de afección ferroviaria. Concluye que, antes de continuar con la tramitación del expediente deberá remitirse a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria un ejemplar del documento final que resulte, a fin de evacuar el visto bueno final.

- Dirección General de Aviación Civil-Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea, emite informe favorable en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere, siempre y cuando las construcciones propuestas u objetos fijos (postes, antenas, carteles, etc.) no vulneren las servidumbres aeronáuticas.

- Comunidad General de Regantes del Canal de Aragón y Cataluña, adjunta informe, en base al traslado de resolución del expediente CHE 2022-DT-585 fechado en septiembre de 2022, en el que pone de manifiesto la afección a la red de alta del Canal de Aragón y Cataluña por la implantación de la plataforma logística. Indica que, analizado el proyecto se han detectado afecciones a diferentes elementos vinculados al Canal de Aragón y Cataluña como son la acequia de Olriols, el desagüe de Olriols y el desagüe de Explotación de la Colomina. Se incorporan condiciones básicas a tener en cuenta a la hora de proyectar las soluciones para cada una de las afecciones. Se deberá presentar una Separata Técnica con el correspon-



diente estudio de detalle de la solución a aplicar a fin de proceder a la autorización, si procede, de las actuaciones.

- Dirección General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación Audiovisual - Área de Administraciones Públicas, emite informe favorable en relación con la adecuación a la normativa sectorial de telecomunicaciones. Se advierte que cualquier disposición contenida en la normativa o en instrumentos de planificación territorial o urbanística deberá adaptarse a la Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones.

- Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, emite informe en el que refiere al detalle y eventuales accesos del plano de bienes y derechos afectados por la expropiación; a los accesos a la plataforma, al Estudio de Tráfico para analizar la viabilidad y a un error catastral de una finca. Un segundo informe remitido hace referencia a que la obra de drenaje transversal existente bajo la vía del FFCC deberá cumplir la Norma 5.2 IN "Drenaje superficial" del MITMA.

- Dirección General de Política Energética y Minas, emite informe en el que se indica que es de aplicación la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y a su normativa de desarrollo y especifica las disposiciones y articulado. Además, se manifiestan las normas y circulares que se deberán contemplar desde un punto de vista económico, así como las inversiones que se tuvieran que incurrir en el proceso de urbanización o cualquier otra actuación que afectase a las instalaciones del sistema eléctrico.

Administración Autonómica.

- Dirección General de Transportes, emite informe en el que, analizada la documentación aportada, concluye que se informa favorablemente condicionado a que el documento haga referencia a que, en su ámbito de actuación, se encuentra afectado por las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Lleida-Alguaire y que se debería recoger que las actuaciones derivadas del mismo no podrán vulnerar dichas servidumbres.

- Dirección General de Economía, emite informe favorable considerando que el proyecto empresarial tiene consecuencias positivas en materia de impulso económico, cohesión territorial, inversión y generación de empleo.

- Dirección General de Patrimonio y Organización - Servicio de Patrimonio, informa una serie de cuestiones respecto a las parcelas lucrativas de los terrenos de cesión derivados del PIGA y a las diferencias advertidas en cómputo global a la Comunidad Autónoma y al Ayuntamiento, cuestión que deberá ser subsanada. También se refiere a las parcelas demaniales, así como a la atribución de los sistemas generales y dotaciones locales.

- Dirección General de Patrimonio Cultural - Servicio de Prevención e Investigación del Patrimonio Cultural y de la Memoria Democrática, emite informe en el que indica que, analizada la documentación aportada y examinada el área afectada por el proyecto, no se conoce patrimonio paleontológico de Aragón que se vea afectado por este proyecto, no siendo necesaria la adopción de medidas concretas en materia paleontológica. No obstante, si en el transcurso de los trabajos se produjera el hallazgo de restos paleontológicos deberá comunicarse de forma inmediata a la Dirección General de Patrimonio Cultural para su correcta documentación y tratamiento (Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, artículo 69). Dada la situación y emplazamiento del proyecto, se considera posible la afección de este proyecto al patrimonio arqueológico aragonés, por lo que resulta imprescindible la realización de labores de prospección arqueológica, bajo una serie de consideraciones que se incluyen, en las zonas afectadas directa o indirectamente por el proyecto y que supongan remoción de tierras, además de posibles aperturas de vías de acceso para el desarrollo de los trabajos.

- Dirección General de Urbanismo, analiza la documentación aportada y realiza una serie de consideraciones, exclusivamente urbanísticas, respecto a cuestiones como la clasificación del suelo o las carencias tanto en la documentación escrita como en la gráfica. También se aportan consideraciones a tener en cuenta en la redacción de las normas urbanísticas y en los planes de ordenación.

- Dirección General de Carreteras, informa al respecto de las afecciones previstas sobre la A-1240 que es una vía de ámbito autonómico que pertenece a la Red Comarcal Aragonesa y se solicita la remisión del estudio completo de tráfico y movilidad. Se realizan consideraciones con respecto a esta carretera y se informa de las autorizaciones necesarias.

- Dirección General de Interior y Protección Civil, identifica las afecciones de riesgo naturales por inundación y por incendios, así como riesgos tecnológicos por la actividad ferroviaria, accidentes por transporte civil o línea de alta tensión, Se concluye que no se prevén repercusiones desde el punto de vista de la Protección Civil ni situaciones que impliquen graves riesgos colectivos, en relación con el planeamiento vigente, por lo que se informa favorablemente. Se indica que debe justificarse la compatibilidad de este desarrollo con las li-



mitaciones a los usos en Zona de Flujo Preferente y zona inundable conforme al Reglamento del Dominio Público Hidráulico y comprobar que no se generan nuevas afecciones en margen izquierda del desagüe proyectado para la cuenca de Olriols. También se deben considerar los riesgos asociados a inundaciones por el desagüe de Olriols y tratamiento de escorrentías, incendios de origen agrícola, accidentes de tráfico, accidentes en el transporte de mercancías por carretera y de mercancías peligrosas por ferrocarril.

- Instituto Aragonés del Agua, tras la emisión de un primer informe desfavorable, por carencias documentales, el promotor presenta escrito aclaratorio, y en base a esta nueva documentación, el IAA emite nuevo informe, en el que pone de manifiesto la posición favorable del Instituto Aragonés del Agua respecto del documento presentado desde la perspectiva de la disponibilidad de recursos hídricos y de los sistemas de abastecimiento, saneamiento y depuración y demás cuestiones señaladas en el apartado 2 de su artículo 67 de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, de Aguas y Ríos de Aragón. Se remite propuesta de liquidación de cargas urbanísticas y se solicita que se comuniquen a este Instituto la aprobación inicial del proyecto de urbanización o del proyecto técnico correspondiente.

Administración local.

- Ayuntamiento de San Esteban de Litera, Ayuntamiento de Esplús y Ayuntamiento de Vencillón, emiten sus respectivos informes de compatibilidad urbanística en los que se indica que no existen incidencias en materias de competencias y en particular sobre la delimitación del ámbito de ordenación o actuación.

- Ayuntamiento de Tamarite de Litera, informa que de conformidad con el informe emitido por el arquitecto técnico municipal, la ubicación propuesta es la más adecuada ya que los terrenos están próximos a la Autovía A22, a la Carretera Nacional N-240 y a la vía ferroviaria con posibilidad de aprovechamiento de infraestructuras existentes. Especifica que la plataforma logística va a suponer un impulso económico para el municipio, la Comarca y territorios limítrofes y que se promoverá el asentamiento de la población en el medio rural.

- Ayuntamiento de Binéfar, informa sobre la especial trascendencia territorial del proyecto e indica que el área de estudio alcanza el término municipal de Binéfar. Analiza los impactos demográficos, económicos y sociales del proyecto sobre el municipio y que supondrá un incremento poblacional lo que llevará aparejado unas importantes políticas sociales, de vivienda y, en definitiva, de integración. Refiere al aumento de tráfico rodado y a las deficiencias detectadas; a que no se detectan afecciones sobre el medio ambiente y a que no se observan incidencias relacionadas con la seguridad del embalse de Sauvella.

Comunidades de regantes.

- Comunidad de Regantes "La Concepción", expone que es propietaria de una tubería de hormigón que tiene la función de desagüe y que está afectada por el proyecto y realiza, al respecto, una serie de alegaciones para garantizar la accesibilidad de la servidumbre, el correcto funcionamiento del desagüe, que se comuniquen los trabajos a la comunidad de regantes, que el promotor coloque los elementos de sean necesarios, que se prevean posibles fugas en el desagüe y que se cuente con partida presupuestaria para posibles afecciones en dicho desagüe y solicita que se envíe la separata técnica específica y económica sobre la afección y solución prevista según lo indicado.

- Comunidad de Regantes "El Puntal", alega respecto al cambio de uso de la superficie afectada por la actuación enmarcada en superficie regable de la comunidad solicitando que, en cuanto al punto de toma, la Plataforma debe de dotarse de toma independiente en la infraestructura hidráulica del Canal de Aragón y Cataluña y que, en el supuesto de compartir infraestructura hidráulica con la CRP, previamente debe de suscribirse convenio bilateral de aprovechamiento técnico y económico. En cuanto a la afección de las infraestructuras, en caso de resultar afectada, éstas deberán reponerse a satisfacción de la CRP, así como las previsiones de actuaciones futuras, llegado el caso.

- Comunidad de Regantes "La Vispesa", presenta escrito de alegaciones en el que solicita que se proceda a la realización de un análisis de riesgos oportuno al respecto de la posible afección al proyecto de la ubicación del conjunto de balsas enumeradas en el EAE, y en especial, al respecto de la balsa ubicada en la parcela 121 del polígono 32, que cuenta con riesgo de categoría A y que podría afectar a la seguridad de bienes y personas. Se adjunta documento de Propuesta de Clasificación de presa en función del riesgo potencial que pueda derivarse de su rotura, fechado en febrero de 2016.

Empresas privadas.

- E Distribución Redes Digitales, SLU, emite informe en el que expone que el promotor solicite a esta distribuidora el preceptivo permiso de acceso y conexión para 60,12 MW (o para la potencia que de la previsión de cargas reglamentaria resultara), para que se pueda formalizar una nueva propuesta previa de acceso y conexión y se adapte el PIGA a las pres-



cripciones que en ella se señalen y que, una vez modificado el documento, se deberá entonces hacer una nueva exposición pública del mismo.

Particulares.

- Alegación particular de los propietarios de la vivienda situada en la parcela 80 del polígono 5 del TTMM de Altorricón, en la que refieren, entre otras cuestiones, a los accesos a su vivienda; a la nueva carretera que se pretende construir junto a su propiedad con distancias y limitaciones si aclarar hasta conocer la categoría y calificación de la misma; al margen multifuncional de vegetación natural y sus beneficios; a las rotondas previstas y el nudo viario; documentación gráfica en la que se observan discrepancias y deficiencias como la falta de firmas, trazados antiguos, etc.; distancias a granjas; contaminación acústica, lumínica y atmosférica, solicitando que se tengan en consideración las alegaciones expuestas y que se obtenga respuesta razonada de la Administración a tenor de lo establecido en el artículo 86.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

- Alegación particular como titular de bienes y derechos afectados por la delimitación del ámbito de la plataforma, alega que no ha recibido oferta en firme y por escrito para la adquisición u ocupación temporal no para la compensación de lucro cesante ya que se procede a la expropiación de la totalidad de varias parcelas del promotor que se encuentran en regadío. Que no se han considerado las afecciones de la actuación sobre el sistema de riego existente; que la supresión del paso a nivel prevista, obligará al propietario a realizar un desplazamiento de 6 km en lugar de los 800 m actuales, que la explotación de bovino de leche cercana, de cuya Sociedad es socio fundador, se emplaza a menos de 200 m, que no se valora la indemnización por las cosechas en curso y solicita se tengan en cuenta las formulaciones presentadas.

- Alegación particular de propietario de explotación ganadera de cebo de porcino con REGA ES22225000072 con capacidad para 3.944 plazas, alega respecto al incumplimiento del anexo V de Decreto 306/2020 respecto a su explotación ganadera, solicitando se tengan en cuenta sus consideraciones expuestas e insta a la necesidad de tomar en consideración los aspectos reseñados con mayor atención.

El conjunto de las aportaciones del proceso de información y participación pública han sido estudiadas y analizadas por la Ponencia Logística, SA, presentando un anexo en el que se sintetiza el resultado de las consultas y se da respuesta a dichos informes proponiendo aquellas actuaciones que se consideran procedentes tras su análisis, que se materializarán a través de futuros estudios, modificaciones y/o medidas adicionales a desarrollar en la tramitación de la autorización del plan.

Entre la documentación aportada el promotor incluye, de forma independiente y particular, documento de contestación a todas las respuestas y alegaciones recibidas durante el proceso de información pública.

Además, se aporta un Documento que recoge el Resultado de los trámites de consultas y de información pública y que supone una memoria explicativa del proceso, resumen de todas las respuestas y conclusiones finales. En dichas conclusiones, el promotor indica que ninguna alegación plantea una oposición general a la construcción de la plataforma y que como consecuencia no se realizan cambios sustanciales en el proyecto si bien se realizan las siguientes modificaciones además de ajustes de menor entidad:

- Se modifica el acceso Este, en el sentido indicado por la Subdirección de Carreteras de Huesca, saliendo de una glorieta existente siguiendo el trazado de la A-1240, antigua carretera de Altorricón, evitando por tanto una nueva glorieta en un punto poco favorable.

- Se modifica la captación de agua, al no conseguir finalmente un acuerdo con la Comunidad de Riego del Puntal, planteando la toma directa en la acequia de Olriols, tal y como apunta en su alegación la citada Comunidad. Se ha remitido a la Comunidad General del Canal la correspondiente solicitud y el sistema de captación que requiere de sendas balsas de almacenamiento para los meses de corte, todo ello acordado con los técnicos de la Comunidad.

- Se ejecuta un nuevo acceso en la zona central con paso a distinto nivel sobre la vía general y la vía mango de la nueva estación, a fin de facilitar la continuidad del camino de la acequia de Olriols, atendiendo la solicitud de la Comunidad General de regantes. De esta forma se equilibra la reposición de los pasos a nivel existentes en la línea general del ferrocarril, pasando a resolverse a distinto nivel.

- Se ajusta el diseño de la glorieta del enlace con la A-22, modificando las ramas que acometen a ella para cumplir la Norma 3.1 IC de la Instrucción de Carreteras, una vez justificado en el estudio de tráfico la capacidad de los elementos del enlace y la imposibilidad de conectar en la N-240, habida cuenta que la alta demanda de tráfico.



Como cuestiones urbanísticas, se ha modificado ligeramente la ordenación del sector residencial y se han recalculado las cesiones al Ayuntamiento de Tamarite de Litera y al Gobierno de Aragón. Igualmente se considera relevante la cuestión de las distancias a las que quedan las granjas de las áreas industriales y el mantenimiento de la legalidad. A este respecto, en los documentos de respuesta a las tres alegaciones particulares, elaborados por el promotor, se indica que, en las Directrices sectoriales sobre actividades e instalaciones ganaderas -aprobado por Decreto 94/2009, de 26 de mayo, del Gobierno de Aragón, se ha previsto la aplicación ponderada de los efectos del incumplimiento de distancias en los casos en que la ampliación del suelo urbano o urbanizable conlleve una afección negativa a actividades ganaderas preexistentes y que dicho precepto viene a establecer un criterio específico para los casos de que el incumplimiento de la distancia de la nueva actuación derive del crecimiento previsto en el planeamiento urbanístico. El promotor concluye que, en definitiva, la distancia no se aplica de forma automática en los casos en que la afección sobrevenida derive del planeamiento urbanístico, sino que deben valorarse las circunstancias para evitar las consecuencias negativas de la actividad ganadera la única actividad sujeta a las distancias mínimas tanto para las actividades preexistentes como el propio crecimiento urbanístico.

4. Valores ambientales en el ámbito de actuación.

El ámbito del Plan de Interés General de Aragón para la implantación de la Plataforma Logística se emplaza íntegramente en el municipio de Tamarite de Litera (Huesca) en un territorio se que corresponde con cultivos de regadío con vegetación arvense en las lindes de las parcelas, además de contar con construcciones vinculadas a la actividad agropecuaria. En el entorno destaca el cultivo de regadío con pequeñas áreas de olivares, frutales o plantaciones de chopos. Se identifica vegetación natural vinculada a balsas artificiales y zonas húmedas como carrizales y tarayales además de pastos, herbazales y comunidades ruderales de áreas rurales abandonadas. Además se identifican, en los alrededores, áreas de hábitats de interés comunitario con representación de 1430 “Matorrales halonitrófilos (Pegano-Salsolatea)”, 6220 “Zonas subestépicas de gramínea y anuales del Thero-Brachypodietea” o 92D0 “Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (Nerio-Tamaricetea y Securinegion tinctoriae)”.

En referencia a la fauna, predominan especies oportunistas ligadas a las áreas semiurbanizadas y a los cultivos de regadío pudiendo destacar especies silvestres catalogadas que lo utilizan como área de campeo y territorio de alimentación como milano real (*Milvus milvus*) incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón como “en peligro de extinción”, y alimoche (*Neophron percnopterus*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) o chova piquirroja (*Pyrrocorax pyrocorax*), incluidas como “vulnerable”. Además, se cuenta con terrenos favorables para la presencia de sisón común (*Tetrax tetrax*), catalogada “en peligro de extinción”, que utiliza zonas de regadío del entorno, principalmente en época estival como zona de concentración aglutinando ejemplares de las zonas de Monegros oriental desde Binéfar, Bergal o Fraga. Es por ello que se cuenta, en el límite por el sur y a 670 m al norte con áreas cartografiadas de interés para ser incluidas en el plan de conservación de especies esteparias según la Orden de inicio de 26 de febrero de 2018, del Consejero del Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad, por la que se acuerda iniciar el proyecto de Decreto por el que se establece un régimen de protección para el sisón común (*Tetrax tetrax*), ganga ibérica (*Pterocles alchata*) y ganga ortega (*Pterocles orientalis*), así como para la avutarda común (*Otis tarda*) en Aragón, y se aprueba el plan de recuperación conjunto.

La superficie para la implantación del PIGA queda incluida en ámbito de la Orden DRS/882/2019, de 8 de julio, por la que se designan y modifican las zonas vulnerables a la contaminación de las aguas por nitratos procedentes de fuentes agrarias en la Comunidad Autónoma de Aragón.

En cuanto a las vías pecuarias, el PIGA afecta a la Cañada Real de Tamarite en el punto de conexión del acceso Este con la carretera A-1240 de la Red Comarcal en el TM de Alto-rricón. La carretera A-1240 coincide con la Cañada Real de Tamarite.

El ámbito de la plataforma proyectada no afecta a Espacios Naturales Protegidos, ni al ámbito de la Red Natura 2000, de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales ni al ámbito de protección de especies catalogadas. Tampoco se afecta al dominio público forestal.

5. Estudio ambiental estratégico.

El estudio ambiental estratégico recoge los objetivos principales del plan y las relaciones con otros planes y programas. Analiza las características ambientales de la zona y su evolución prevista. Incorpora el estudio de alternativas, los objetivos de protección ambiental, los



potenciales efectos y las medidas preventivas, correctoras y compensatorias y el seguimiento ambiental previstos.

En base a los principios de sostenibilidad que se promueven a través del PIGA de referencia y que son el principio de protección de la salud humana y el medio ambiente; de precaución y cautela; de autosuficiencia y proximidad; de lucha contra el cambio climático; de eficiencia ambiental y energética; de transparencia y participación y de eficiencia económica, se han definido una serie de criterios ambientales estratégicos que llevan asociados una serie de objetivos ambientales entre los que se citan: optimizar y reducir el consumo de agua y energía, reducir la generación de residuos, mejora y eficiencia de la urbanización y de la edificación, favorecer el desarrollo de zonas verdes, minimizar el impacto de los materiales de construcción y aspectos de cohesión social.

Conforme a los principios de sostenibilidad, de los criterios ambientales, y sus objetivos ambientales asociados, el Estudio Ambiental Estratégico establece un conjunto de indicadores ambientales que están basados en los distintos manuales elaborados por los organismos oficiales. Se determinan las diferentes fórmulas para valorar el indicador y sus umbrales. Algunos de los indicadores ambientales identificados y que pueden utilizarse en la evaluación del funcionamiento del PIGA son los siguientes: producción de energía renovable, consumo hídrico por sectores, regeneración de aguas marginales, valorización de los residuos de construcción y demolición, índice biótico del suelo, presencia de cubiertas verdes, contaminación lumínica, emisiones de gases de efecto invernadero, fomento del empleo local, fomento de la vivienda social, calidad del aire, confort acústico y térmico, producción y destino de lodos en las depuradoras o modo de desplazamiento de los trabajadores, entre otros.

En el estudio de alternativas se estudian la alternativa 0 que asumiría no desarrollar la plataforma y renunciar a la previsible mejora del sector económico y a la oportunidad del municipio de convertirse en centro logístico de atracción regional. La alternativa 1, prevé urbanizar una superficie rectangular de 4.000 m de longitud y 370 m. de ancho, en paralelo a la línea ferroviaria, con una superficie total de 139,26 ha. La Alternativa 2 prevé urbanizar una superficie rectangular de 4.000 m de longitud y 325 m. de ancho, en paralelo a la línea ferroviaria, con una superficie total de 113,1 ha. Tanto la alternativa 1 como la 2 pretenden disponer de acceso a la línea de ferrocarril, instalando en su extremo noroeste la terminal y playa de vías, los andenes y los equipos para el trasvase intermodal de mercancías entre el ferrocarril y el transporte rodado por carretera que estará basada principalmente en contenedores.

Para la evaluación de las alternativas se consideran los efectos sobre los principales elementos del medio: hidrología, vegetación, fauna, espacios naturales, vías pecuarias, paisaje, socioeconomía y consumo de energía / GEI.

La Alternativa 0 se desecha porque actualmente el interés de la estación intermodal y su área industrial está en crear una línea de negocio y de actividad económica acorde con las políticas de reducción del consumo energético y mejora la eficiencia energética en las actividades económicas y en la reducción de la emisión de gases efecto invernadero. Se considera que tanto la alternativa 1 como la 2, no presentan grandes dificultades medioambientales que estarán ligadas a la actividad industrial y logística por emisiones y vertidos, por lo que deberán ser convenientemente tratados y gestionados. En cualquier caso, se considera que la Alternativa 1 permite aumentar el área industrial a la vez que se mantiene la misma superficie dedicada a infraestructuras como las dedicadas a viales, rotondas, accesos, drenajes, estacionamiento camiones y la infraestructura ferroviaria. El ligero aumento de la superficie de la Alternativa 1 no supone un aumento significativo de los efectos sobre el medio ambiente y sí en cambio un aumento de la efectividad de la actividad logística.

Se identifican los impactos derivados del plan en las diferentes fases del proyecto. Se considera que los impactos con efecto negativo apreciable o significativo tienen un carácter local o comarcal y que los impactos con efecto positivo sobre el medio socioeconómico y la población, tendrán un carácter de comarcal a regional. El PIGA puede determinar un impacto sobre la calidad ambiental por efecto del consumo de agua, por emisiones de gases incluidos los de efecto invernadero, por vertidos de aguas residuales y por producción de residuos, que serán corregidos para no superar los estándares y límites que fija la normativa vigente. Sobre el medio natural no se esperan efectos elevados que se puedan llegar a ser valorados de severos o críticos. Se describen y valoran los impactos sobre el consumo de los recursos naturales: calidad del aire, sistema hídrico y calidad de las aguas, geología y suelos; sobre el medio natural y el paisaje: vegetación y flora protegida; sobre el incremento en la producción de emisiones, vertidos y residuos; sobre el patrimonio público y municipal; sobre la población y la actividad económica; sobre la movilidad urbana e interurbana; sobre el riesgo de incendio y los planes de emergencia y sobre planes territoriales y sectoriales concurrentes. La valoración de los impactos concluye que es compatible el impacto sobre la calidad del aire, emi-



siones de gases de efecto invernadero, alteración del drenaje, procesos erosivos, pérdida de vegetación natural, afecciones directas sobre la fauna por pérdida de biotopo, depuración de las aguas residuales, consumo de energía por instalación de placas solares en algunas de las edificaciones propuestas, patrimonio cultural, vías pecuarias, riesgo de incendios y planeamiento urbano; moderado sobre el paisaje y aumento del tráfico rodado; bajo por contaminación de las aguas superficiales y subterráneas; nulo sobre zonas ambientalmente sensibles (10 km) y positivo sobre la población y la economía y por interacción con otros Planes y Estrategias.

Con respecto a la avifauna, se indica que sólo se ha encontrado una especie amenazada, el sisón. El estudio aportado indica que, en la actualidad, ya existen numerosos núcleos habitados, granjas, naves agrarias e importantes infraestructuras de transporte a las que parece que se ha adaptado y toleran las poblaciones estivales o post-nupciales de sisonos que usan este territorio, por lo que, en cuanto a la pérdida de biotopo, se pierde un 2,7% del presente en el área de estudio, considerando el efecto como compatible y la pérdida poco significativa. Con respecto a la vegetación se indica que, las obras de construcción provocarán la pérdida permanente de 134 ha de cultivos de regadío, 6 ha de terrenos improductivos y menos de un tercio de hectárea de pastos y herbazales subnitrofilos, por lo que se afectan a formaciones abundantes y de escaso interés en la conservación de la biodiversidad.

En relación con los riesgos ambientales se indica que, en el área de estudio y en el área residencial el tipo de riesgo de incendios forestales es, mayoritariamente, el 7 (bajo peligro e importancia de protección baja). En cuanto a los riesgos geológicos y climáticos, los riesgos de deslizamiento y colapso son muy bajos, el riesgo de vientos fuertes es medio, mientras que el riesgo de inundaciones es, según zonas del área de estudio, bajo, moderado o alto. El entorno del barranco de Olriols tiene posibilidad de inundación, que se soluciona mediante la adaptación de los desagües en el área del PIGA. Entre la documentación aportada, consta escrito de respuesta a Confederación Hidrográfica del Ebro en el que se indica que las actuaciones en la Plataforma Logística quedan fuera de la zona inundable. En el caso de las actuaciones en el polígono residencial, no se produce alteración del flujo y el uso previsto en la zona inundable es de área verde inundable compatible con el tránsito de avenidas en zonas urbanas de acuerdo con el RDPH. La potencialidad de movimientos en masa es baja. Además, en el área de estudio se cartografían varias zonas con arcillas expansivas subordinadas o emplazadas en zonas climáticas sin déficit anual de humedad, siendo el riesgo bajo o moderado. En el área de estudio no se localizan zonas de posible karstificación, ni zonas con movimientos del terreno, tampoco existen fallas inventariadas, ni zonas sísmogénicas.

Se desarrollan un paquete de medidas correctoras para minimizar los efectos evaluados entre las que se destacan: adaptar los proyectos constructivos a la legislación sobre contaminación acústica, programación de riegos periódicos, establecer protocolo de actuación en caso de derrames en los proyectos constructivos, horario diurno para las obras, estudio de sistemas urbanos de drenaje sostenible, estudio de predicción de inundaciones, control de calidad de las aguas del tanque de tormentas, señalización de las áreas de actuación, acopios fuera de las zonas de circulación de las aguas de lluvia, corrección de los procesos erosivos, descompactación de suelos, creación de pantallas vegetales en el perímetro exterior del PIGA, restauración y revegetación en las zonas afectadas, revegetación de taludes con especies autóctonas, realización de un plan específico de jardinería y restauración, integración paisajística de las construcciones, muestreo previos de fauna, estudio de la posibilidad de soterramiento de las líneas eléctricas, instalación de salvapájaros en líneas definidas, tratamiento y gestión de residuos peligrosos y no peligrosos, prioridad al paso de rebaños durante las obras, disponer de áreas seguras para el almacenaje de materiales inflamables, mantenimiento de la viabilidad del tráfico, redacción de planes de prevención de incendios o solución a la presencia de explotaciones ganaderas en el ámbito del PIGA.

Así mismo se establecen medidas para el seguimiento ambiental al objeto de controlar la correcta ejecución de las medidas previstas y su adecuación a los criterios establecidos, así como comprobar su eficacia y detectar impactos no previstos, siendo el promotor el encargado de supervisar el programa de vigilancia ambiental. Se prevé la realización del seguimiento ambiental durante toda la vigencia del PIGA y comportará el desarrollo de los indicadores ambientales anteriormente definidos para la consecución de los objetivos ambientales determinados en el PIGA. Entre ellos la calidad del aire urbano, emisiones de GEI, población afectada por el ruido, evolución de la demanda total de agua del ámbito del PIGA, del consumo de agua potable, de la cantidad de agua depurada, de los suelos restaurados, de las zonas verdes, de los sistemas de reciclaje, inversiones en mejora del paisaje, volumen de residuos producidos y gestionados, evolución de sistemas de transporte blando, número de edificios con certificación energética o porcentaje de empresas con instalaciones solares,



entre otros. Se considera la elaboración de un Código de Buenas Prácticas Ambientales como herramienta para mejorar la gestión medioambiental de la actividad de construcción que incluya los objetivos y actuaciones a realizar, las actuaciones prohibidas y que establezca un régimen de sanciones en aquellos aspectos que se consideren fundamentales para la correcta aplicación de las medidas correctoras.

6. Análisis del estudio ambiental estratégico.

En relación con las directrices y criterios establecidos en el documento de alcance, se citan en el conjunto del documento y se justifica su cumplimiento, así como los epígrafes del Estudio Ambiental Estratégicos en los que se incluye la respuesta a lo solicitado.

El Estudio de impacto ambiental define con claridad los objetivos ambientales que se prevén alcanzar e identifica una serie de indicadores medibles que permitirán analizar la evolución de la actividad en el tiempo y con ello, realizar un seguimiento de las repercusiones ambientales reales del proyecto sobre el entorno. En este sentido, el EAE carece de indicadores relativos a la avifauna y que permitan realizar un seguimiento adecuado para comprobar la evolución de la biodiversidad ligada al medio agrario ubicado en el entorno y que es zona crítica de especies esteparias tales como el sisón o la ganga ortega. Estos indicadores deberían aportar datos no solo del estado de las propias especies sino también de sus hábitats y sus fuentes de alimento y deberán ser tenidos en cuenta a la hora de establecer, en su caso, nuevas medidas correctoras en el desarrollo del proyecto.

Con respecto al saneamiento de las aguas residuales, el planteamiento del proyecto es diseñar una red separativa de saneamiento y una depuradora propia para tratar las aguas residuales. La justificación es bastante determinante puesto que no existe una EDAR municipal próxima donde llevar por gravedad las aguas residuales y el sector es, lo suficientemente grande, como para bombearlas a los núcleos próximos (Altorricón y Tamarite). Para el desarrollo del sistema se ha considerado que el 100% del agua potabilizada y el 90% del agua industrial (filtrada pero no clorada) deberán ser tratados en la planta. Así mismo, dado que se desconoce el tipo de industria y uso que se le va a dar al agua, se ha considerado una carga contaminante biológica (DBO5 y DQO) media en núcleos rurales para Aragón y una carga contaminante química (P y N total) en el límite máximo previsto por el reglamento de vertido a redes de alcantarillado de la Diputación General de Aragón, por lo que las industrias que se instalen deberán garantizar el cumplimiento de dicho reglamento. En cualquier caso, se deberá garantizar la realización de controles exhaustivos del consumo y vertido, implantando los oportunos sistemas de depuración para asegurar que los efluentes cumplen con los límites ambientales establecidos legalmente. Además, parte de las aguas tratadas en la EDAR prevén utilizarse para descarga de aparatos sanitarios, riego de zonas verdes, baldeo de calles, sistemas contra incendios, lavado industrial de vehículos o aguas de limpieza, lo que se considera positivo dado que permitirá un ahorro considerable en el consumo de agua.

Con respecto al abastecimiento de agua, el informe de contestación a la respuesta emitida por el Área de Gestión Medioambiental de la CHE, incluye una memoria de justificación del caudal de agua previsto para la futura actuación industrial y se describen los principales elementos que componen el sistema de abastecimiento de agua a la plataforma logística "La Melusa" desde la acequia de Oliols. Se detallan las necesidades de caudal, sistema de suministro de agua al polígono, toma de la acequia, conducciones, balsas y almacenamiento de agua y aliviadero y desagüe de fondo. Al efecto, el promotor indica que mediante escrito de fecha 6 de febrero de 2023, presentó un escrito a la Comunidad General de Regantes del Canal de Aragón y Cataluña solicitando el alta como usuario de la Comunidad General de Regantes del Canal de Aragón y Cataluña y la autorización de toma de agua para el desarrollo de un polígono industrial y una plataforma logística en el término municipal de Tamarite de Litera (Huesca).

En relación con la utilización de energías renovables se cita su utilización, concretamente la instalación de placas solares sobre tejados de edificios proyectados, pero no se determina la medida en que van a implementarse. No se analizan alternativas relativas a la obtención de energía mediante fuentes renovables como geotermia, aerotermia o solar, calculando la potencia que podría obtenerse, sistemas combinados posibles, etc, previendo la obtención de energía únicamente a través de líneas eléctricas de suministro existentes o con la implantación de otras nuevas.

Para la generación de residuos se considera poco detallada la producción y gestión prevista, ya que las empresas que albergará el PIGA serán, según se indica, principalmente agroindustrias, sin que queden concretamente determinadas, por lo que se desconoce, a priori, la tipología y cantidad de residuos producidos así como la gestión prevista, sin que



haya quedado cuantificada la capacidad de carga de los puntos de gestión existentes o la necesidad de otros nuevos que tendría repercusión a nivel territorial.

No quedan calculadas las previsiones de emisiones generadas, en los diferentes procesos industriales, al no quedar definidas las empresas que integrarán la plataforma logística y que serán generadoras de gases de efecto invernadero. En todo caso, las actividades que se desarrollen en el sector serán objeto de su correspondiente Autorización Ambiental Integrada, evaluación de impacto ambiental y/o licencia ambiental de actividad clasificada que determinarán las condiciones adecuadas de funcionamiento. Sin embargo, sí se realiza un estudio que incluye el balance de la emisión de dióxido de carbono de los diferentes proyectos que forman parte de la actuación: proyecto de urbanización de la plataforma logística, proyecto de urbanización residencial y proyecto del cargadero ferroviario y en el que se ha tenido en cuenta el cálculo de emisiones indirecta asociadas a la obtención y/o fabricación de los principales materiales utilizados en la construcción de la plataforma. En la fase de explotación se incluye una comparativa del balance de la emisión de GEI entre el transporte por carretera (camión) y el transporte por ferrocarril con datos clasificados en emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes del aire. Se considera la aplicación de mejores técnicas disponibles e instalación de sistemas de generación de energía eléctrica mediante fuentes renovables, como medidas correctoras, con el fin de reducir las emisiones GEI.

Con respecto a la valoración de la huella de carbono, únicamente, se refiere el estudio ambiental a la emisión de gases de efecto invernadero sin que se analice a nivel general y a nivel específico en algunos de los procesos. Dada la magnitud de la plataforma se debería motivar un análisis con cierto grado de detalle dado que, desde la impermeabilización del terreno y la eliminación de las zonas agrícolas, hasta la procedencia de las materias primas son determinantes en dicho cálculo puesto que su implantación implica la eliminación del actual sumidero de carbono y elevadas emisiones asociadas a la construcción, a los procesos, etc. La ausencia de análisis impide una reflexión sobre medidas a implementar encaminadas a reducir esta huella. Respecto al transporte, el EAE refiere a un Estudio de Tráfico que no consta en la documentación aportada y, únicamente, se valora el transporte por carretera o ferroviario dirigido a la actividad industrial especificando que la autovía A-22 es una vía de alta capacidad que encauzará el aumento de tráfico rodado. A tal efecto, se considera que podría considerarse la implantación de líneas de transporte público, la incorporación de modos blandos de transporte, flotas de vehículos eléctricos, y otras medidas hipocarbónicas que puedan abarcar todos los niveles del Plan.

Los trabajos de urbanización asociados al plan llevan aparejados un importante movimiento de tierras que, dada la extensión superficial de la plataforma, supondrá un volumen muy elevado de materiales y a su vez la posible necesidad de aportes externos a través de préstamos. Los volúmenes presentados no han incluido los estudios geotécnicos, que según se indica serán realizados con posterioridad. Dichos estudios deberán permitir estimar con exactitud los volúmenes finales a movilizar, una adecuada optimización en el movimiento de tierras, la necesidad de aportes externos y de préstamos, y en su caso la tramitación administrativa correspondiente.

En relación a la potencial afección sobre la avifauna, no se ha considerado la afección a especies de avifauna, diferentes al sisón, que son, principalmente, esteparias y que se encuentran en el entorno próximo de la actuación. No se han incorporado en el estudio ambiental estratégico las zonas cartografiadas de interés como áreas críticas para la avifauna esteparia. En cualquier caso, se ha observado que los territorios de alimentación y nidificación de las especies esteparias quedan ubicados al oeste de la plataforma y a una distancia considerable lo que minimiza los potenciales impactos. Sin embargo, deberá preverse la adopción de medidas para compatibilizar la actuación con la presencia de estas especies catalogadas en el entorno de la actuación. Estas medidas deberán ser vigiladas y controladas estableciendo los correspondientes indicadores de seguimiento.

Con respecto a la vegetación, prácticamente la totalidad de la superficie prevista para el PIGA está ocupada por terrenos agrícolas de regadío, con escasas superficies de vegetación natural en las que predominan especies ruderales de bajo valor de conservación, por lo que no se prevén afecciones significativas sobre la misma debiendo evitar, en cualquier caso, afecciones innecesarias sobre los valores naturales del entorno.

Con respecto a la afección al dominio público pecuario, se indica que la afección es puntual y compatible y que será necesario solicitar los permisos de ocupación temporal. En cualquier caso, se deberá garantizar que las actuaciones proyectadas no alteren el tránsito ganadero ni impidan sus demás usos legales o complementarios, especiales o ecológicos, evitando causar cualquier tipo de daño ambiental estando a lo dispuesto en la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón.



Dado que, con algunos de los usos actuales en el entorno de la plataforma logística proyectada pueden identificarse incompatibilidades, se debe garantizar el adecuado cumplimiento de la legislación vigente al respecto.

Visto el estudio ambiental estratégico del Plan para la implantación de una plataforma logística en Tamarite de Litera, promovido por Ponentia Logistics, SA; el expediente administrativo incoado al efecto; la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón; Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón; la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, modificada por la Ley 33/2015, de 21 de septiembre; la Ley 10/2013, de 9 de diciembre, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental; la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público; la Ley 5/2021, de 29 de junio, de Organización y Régimen Jurídico del Sector Público Autonómico de Aragón, y demás legislación concordante, se formula la siguiente:

Declaración ambiental estratégica.

De acuerdo con lo anterior, considerando los principios de la sostenibilidad que promueve la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, se considera ambientalmente compatible la aplicación del PIGA para la implantación de la Plataforma Logística “La Melusa-Tamarite” en el municipio de Tamarite de Litera (Huesca), y se establecen las siguientes consideraciones, a los efectos de mejorar su nivel de integración ambiental:

A) Consideraciones generales.

1. Se elaborará un texto refundido del Plan de Interés General de Aragón para la implantación de una plataforma logística en Tamarite de Litera, incluyendo las determinaciones de la presente declaración ambiental estratégica y en el que se integrarán todas las modificaciones adoptadas como consecuencia del proceso de información y participación pública, elaborando un resumen de la misma al objeto de su publicación en el “Boletín Oficial de Aragón”, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.

2. Las actividades a implantar en la plataforma deberán tramitar sus correspondientes evaluaciones, autorizaciones y licencias ambientales de acuerdo Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, de forma previa al inicio de su actividad.

3. Previamente al inicio de las obras, se deberá disponer de todos los permisos, autorizaciones y licencias legalmente exigibles, así como cumplir con las correspondientes prescripciones establecidas por los organismos consultados en el proceso de participación pública, concretamente las especificadas por el Instituto Aragonés del Agua, Confederación Hidrográfica del Ebro y Patrimonio Cultural, al respecto de la realización de las correspondientes prospecciones arqueológicas. Se garantizará el uso y servicios del dominio público pecuario no debiendo interferir la aprobación del plan ni su desarrollo con los mismos, todo ello dentro del marco de la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón.

4. El promotor comunicará al Servicio Provincial de Huesca del Departamento de Medio Ambiente y Turismo, con un plazo mínimo de antelación de un mes, las fechas previstas para el comienzo de la ejecución del proyecto.

5. En caso de ser necesaria la implantación de otras instalaciones no contempladas en la documentación presentada, estas deberán tramitarse de acuerdo a lo dispuesto en la normativa de aplicación y en todo caso, se deberá informar al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental con el objetivo de determinar si tendrán efectos significativos sobre el medio ambiente. Asimismo, cualquier modificación del proyecto que pueda modificar las afecciones ambientales evaluadas en la presente declaración, se deberá presentar ante el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental para su informe, y si procede, ser objeto de una evaluación ambiental, según determina la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.

6. En la gestión de los residuos de construcción y demolición, se deberán cumplir las obligaciones establecidas en el Decreto 262/2006, de 27 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de la producción, posesión y gestión de los residuos de la construcción y la demolición, y del régimen jurídico del servicio público de eliminación y valorización de escombros que no procedan de obras menores de construcción y reparación domiciliar en la Comunidad Autónoma de Aragón, modificado por el Decreto 117/2009, de 23 de junio, “Boletín Oficial de Aragón”, número 80, de 28 de abril de 2023.

7. Todos los excedentes de obra y cualquier tipo de residuos que se pueda generar y que no puedan ser aprovechados en la propia obra, se deberán retirar de forma inmediata evi-



tando su almacenamiento prolongado en la zona de obra y se gestionarán adecuadamente, según su calificación y codificación. Tras la finalización de las obras el entorno deberá quedar libre de cualquier resto constructivo y en perfectas condiciones de limpieza. Asimismo, los residuos asimilables a urbanos, generados durante la fase de obra o explotación, deberán ser transportados a vertederos autorizados.

8. Durante la fase de proyecto, construcción y en la posterior explotación, se deberán adoptar las medidas de protección necesarias acordes a los riesgos naturales en la zona de actuación, conforme al Análisis de riesgos e Informe relativo al PIGA para la Implantación de la Plataforma Logística La Melusa - Tamarite elaborado por la Dirección General de Protección Civil durante el proceso de consultas.

9. Se deberá atender a las prescripciones contenidas en la Orden anual sobre prevención y lucha contra incendios forestales en Aragón y demás normativa vigente en la materia. Asimismo, se aplicarán las medidas preventivas y correctoras de incendios incluidas en el Estudio Ambiental Estratégico.

B) Consideraciones relativas a medidas preventivas y correctoras para los impactos producidos.

1. Con carácter previo al inicio de los trabajos, se realizará un jalonamiento de todas las zonas de obras de forma que sus límites queden perfectamente definidos, y de las zonas con vegetación natural a preservar, de forma que se eviten afecciones innecesarias sobre las mismas. Las zonas de acopios de materiales y parques de maquinaria se ubicarán en zonas agrícolas o en zonas desprovistas de vegetación, evitando el incremento de las afecciones sobre zonas naturales.

2. Para una correcta integración paisajística y restauración vegetal, las pantallas vegetales previstas en el área de la plataforma logística y de la zona residencial, se instalarán en la visual de las zonas en las que se concentre una mayor cantidad de observadores potenciales como puedan ser zonas habitadas, carreteras o caminos. Estas pantallas vegetales se realizarán con especies propias de la zona y se realizarán riegos periódicos al objeto de favorecer el más rápido crecimiento durante al menos los tres primeros años desde su plantación. Asimismo, se realizará la reposición de marras que sea necesaria para completar la pantalla.

3. Se deberá garantizar que las aguas del lavado de zonas urbanizadas en cada una de las áreas de aparcamiento, carga, puntos de suministro y cualquiera de las zonas de trabajo que puedan generar aguas sucias sean dirigidas, separativamente de las aguas pluviales limpias, hacia zonas de depuración previa con separador de grasas, y posterior canalización para su depuración completa. Así mismo, se tratará de priorizar la recuperación de aguas sobre cubierta en cada una de las naves impidiendo su mezcla con las aguas sucias.

4. Se deberá fomentar la utilización de las energías renovables dentro de la plataforma, valorando las posibilidades de utilización de aerotermia y captación de energía solar, cuantificando el ahorro energético previsto y especificando la forma en que serán incluidas en los proyectos de urbanización y edificación, así como en cada uno de los edificios o infraestructuras proyectadas.

5. En los proyectos de urbanización y constructivos derivados del PIGA se minimizarán los efectos derivados de los movimientos de tierra realizando los estudios necesarios, de forma previa a los mismos, que permitan compensar los volúmenes movilizados reduciendo la generación de excedentes, y previendo su gestión en vertedero, así como valorando la necesidad de préstamos externos que deberán contar con su tramitación administrativa correspondiente.

6. Se deberá incorporar un plan de movilidad que incluya el transporte colectivo eléctrico o hipocarbónico, y los modos blandos de transporte, y cuantos mecanismos sean favorables para alcanzar una movilidad sostenible y segura. En cualquier caso, se adoptarán medidas para favorecer la utilización del vehículo eléctrico y de pila de hidrógeno, así como la implantación progresiva de puntos de recarga eléctrica y en su caso de repostaje de hidrógeno o similar, dentro de la plataforma, debiendo ser en todo caso de fácil acceso para los usuarios.

7. Se establecerán medidas de ahorro de agua en relación con las zonas ajardinadas incorporando xerojardinería, sistemas inteligentes de riego, y la recuperación de aguas pluviales directamente para su uso en dichos espacios. En relación con la urbanización y edificación se incorporarán medidas de recuperación del agua de lluvia en los tejados, el control de la escorrentía a través de sistemas urbanos de drenaje sostenible y la reducción del sellado del suelo. Asimismo, para las zonas sin urbanizar se procederá a la conservación de vegetación arbolada existente y a la incorporación de vegetación autóctona para favorecer la resiliencia del suelo frente al cambio climático.

8. De manera previa al inicio de las obras se realizará una prospección faunística dentro del perímetro de la plataforma logística, más aquellas zonas a un kilómetro entorno de la plataforma que determine la presencia de especies de fauna, y especialmente avifauna nidifi-



cando o en posada en la zona. En caso de que la prospección arroje un resultado positivo para alondra ricotí, sisón, ganga ortega o ganga ibérica, se reducirán las acciones ruidosas y molestas durante los periodos de nidificación y presencia de las especies de avifauna catalogada que tienen lugar entre marzo a septiembre. El desarrollo de las obras será preferentemente durante los meses de octubre a febrero, y siempre en horario diurno.

C) Consideraciones al Plan de Vigilancia Ambiental.

1. Serán de aplicación todas las medidas preventivas y correctoras incluidas en la documentación presentada, siempre y cuando no sean contradictorias con las de la presente Resolución. Se desarrollará el Plan de vigilancia ambiental que figura en el Estudio Ambiental Estratégico, adaptándolo y ampliándolo a las determinaciones del presente condicionado y cualesquiera otras que deban cumplirse como consecuencia de las pertinentes autorizaciones administrativas. En el Plan se concretará el seguimiento efectivo de las medidas preventivas y correctoras previstas y se incorporará a un titulado superior como responsable de medio ambiente, para supervisar la adecuada aplicación de las medidas preventivas, correctoras y de vigilancia. Se definirán los métodos y periodicidad de los controles, así como el método y la forma para la corrección de las desviaciones sobre lo previsto y la detección y corrección de los posibles impactos no previstos en el Estudio Ambiental Estratégico.

2. El plan de vigilancia ambiental incluirá tanto la fase de construcción como la fase de explotación y se prolongará, al menos, hasta completar cinco años de funcionamiento de la plataforma logística y la zona residencial proyectadas, procurándose informes mensuales de seguimiento, durante la ejecución de las obras, y anuales durante la fase industrial y residencial, debidamente suscritos por técnico cualificado en materia ambiental. Dicha vigencia se ampliará a toda la vida útil del proyecto, en lo referente a las medidas a adoptar frente a incendios forestales.

3. El plan de vigilancia ambiental incorporará indicadores de seguimiento ambiental al objeto de proteger a la avifauna esteparia tales como número de individuos localizados o hectáreas afectadas de hábitats de alimentación, campeo, reposo o nidificación. En función de los resultados obtenidos y del grado de deterioro de los hábitats naturales o de las alteraciones que han afectado a las especies que han motivado la designación de zonas críticas esteparias, se diseñarán y pondrán en marcha nuevas medidas preventivas, correctoras o, en su caso, compensatorias.

Zaragoza, 8 de noviembre de 2023.

**El Director del Instituto Aragonés
de Gestión Ambiental,
LUIS SIMAL DOMÍNGUEZ**