



RESOLUCIÓN de 16 de enero de 2024, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se adopta la decisión de no someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria y se emite el informe de impacto ambiental del Proyecto de acondicionamiento de la carretera CV-008 de Monegrillo a Osera, pk 10+000 a pk 19+300, en el término municipal de Villafranca de Ebro (Zaragoza), promovido por la Diputación Provincial de Zaragoza. (Número de Expediente: INAGA 500201/01B/2023/01182).

Tipo de procedimiento: Evaluación de impacto ambiental simplificada para determinar si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria según lo dispuesto en la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, artículo 23.2. Proyecto incluido en el anexo II, Grupo 7, epígrafe 7.6. "Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I" y Grupo 9. Otros proyectos, epígrafe 9.14. "Cualquier proyecto no incluido en el anexo I que, individualmente o en combinación con otros proyectos, pueda afectar de forma apreciable directa o indirectamente a espacios de la Red Natura 2000".

Promotor: Diputación Provincial de Zaragoza-Recursos Agrarios, Vías e Infraestructuras.

Proyecto: Acondicionamiento de la carretera CV-008 de Monegrillo a Osera, pk 10+000 a pk 19+300, en el término municipal de Villafranca de Ebro (Zaragoza).

1. Antecedentes.

Con fecha 11 de junio de 2012, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (en adelante INAGA) emite Resolución por la que se formula la declaración de impacto ambiental del Proyecto de acondicionamiento de la carretera CV-008, desde pk 0+000 a pk 10+000, en los términos municipales de Monegrillo y Villafranca de Ebro, provincia de Zaragoza, promovido por la Diputación Provincial de Zaragoza (Expediente INAGA 500201/01/2012/01207). Esta declaración de impacto ambiental resulta favorable y condicionada. Se publica en el "Boletín Oficial de Aragón", número 137, de 16 de julio de 2012.

Las obras se subdividieron en dos tramos, el acondicionamiento de los primeros 5 km finalizó en septiembre de 2018 y los últimos 5 km en mayo de 2022. El acondicionamiento desde el kilómetro 10 al 19,300 son objeto de la actuación presente, concluyendo así el acondicionamiento de todo el vial que une las localidades de Monegrillo y Osera.

2. Descripción básica del proyecto y del documento ambiental presentado.

El objeto del proyecto es la finalización del acondicionamiento de la carretera CV-008 de Monegrillo a Osera, entre los pk 10+000 al pk 19+300, cuyo tramo anterior, pk 0+000 a pk 10+000 se finalizó de acondicionar en mayo del 2022. Los 10 km pendientes de acondicionar tienen actualmente un ancho de calzada de 4 m, con un trazado en planta inadecuado. La rasante que ocasiona una distancia de visibilidad reducida en varios puntos y las deformaciones que presenta el firme, hacen necesario la acometida del presente proyecto. El tramo a acondicionar se localiza íntegramente en el término municipal de Villafranca de Ebro (Zaragoza).

El inicio del proyecto se encuentra en el pk 10+000, donde finaliza el último tramo acondicionado y se adopta como solución la mejora del trazado en planta y alzado, respetando en lo posible la calzada existente. La calzada se amplía hasta los 7 m de anchura, dotándola de un firme que permita la circulación de vehículos sin otra limitación de peso que la fijada en el Código de la Circulación. El trazado proyectado está formado por 31 alineaciones, 20 de ellas curvas con radios comprendidos entre 250 y 1.500 m. La sección transversal consta de una explanada formada por una capa de 50 cm de espesor de suelo seleccionado. El firme dispuesto sobre la explanada estará compuesto por una capa de zahorra artificial de 20 cm de espesor sobre la que se realiza un riego de imprimación y posteriormente se extiende la capa de aglomerado asfáltico de 5 cm de espesor. Los taludes se proyectan con valor 3H/2V en desmonte en tierras y 2H/1V en el terraplén. Se realizará la construcción de obras para el drenaje transversal que se requieran por su inexistencia, sección insuficiente o su mal estado.

El material procedente de la excavación de la traza, que resulte al menos tolerable, una vez apartada y acopiada la tierra vegetal, se utilizará en la construcción de los terraplenes de la obra. Si éste resultase insuficiente, del estudio realizado se deduce la posibilidad de empleo de suelos tolerables de la zona. Los materiales para pavimentos asfálticos, pueden obtenerse en plantas ubicadas en Zaragoza o sus proximidades. El cemento, que deberá ser resistente a los sulfatos, y áridos para la confección de hormigones pueden obtenerse de plantas situadas en los términos de El Burgo de Ebro, Pina de Ebro o Zaragoza. No se ha estimado el volumen correspondiente al movimiento de tierras para el acondicionamiento de la carretera.



Los tramos de carretera abandonados deberán de someterse a una restauración ambiental, para ello, una vez que ya no sirvan como zona de acopio, se deberá retirar el firme existente. La capa de rodadura actual no es de aglomerado, sino que se trata de tratamientos superficiales de capa muy fina sobre un espesor muy reducido de gravas. Se proyecta reaprovechar dicho material, en vez de llevarlo a vertedero, dentro de las inmediaciones de la obra para extenderlo sobre caminos agrícolas, mejorando su firme actual y evitando la generación de polvo al paso de los vehículos. Las labores de aprovechamiento de material procedente de los tramos de carretera abandonados, se realizará siempre de acuerdo a la normativa aplicable. Para la utilización de los préstamos y vertederos, el contratista deberá proveerse de los correspondientes permisos y autorizaciones.

En el análisis de impactos se indica que el acondicionamiento de la carretera producirá una afección sobre la geomorfología del terreno y que no se cuenta con datos de movimientos de tierra, aunque no se considera que se produzcan efectos muy relevantes, dado que se aprovecha al máximo el trazado de la carretera existente. Las obras implican remodelación de los taludes existentes, así como la creación de nuevos taludes, destacando que la vulnerabilidad geológica del terreno es muy alta, por lo que el impacto se considera severo. La ampliación de la traza supone una pérdida de capacidad agrológica de 3 ha, siendo una actuación permanente. El riesgo de erosión es moderado, por lo que la pendiente de estabilización será 3H/2V en desmonte y 2H/1V en terraplén para intentar evitar al máximo el riesgo de erosión. Los movimientos de tierra no implican variaciones en la topografía del terreno, por lo que se respetan las direcciones originales de drenaje, manteniendo las constantes de escorrentía. El desbroce del terreno previo al comienzo de las obras implica la eliminación de la cobertura vegetal, compuesta por formaciones básicamente de matorral de romeral, con presencia irregular de especies gipsícolas; la afección será aproximadamente de 1,5 ha (cálculo sobre plano), por lo que se considera un impacto severo dada la intensidad del mismo (afección total allí donde el hábitat se vea afectado), más que por su extensión sobre el total de la actuación. Destacan los impactos que se producen sobre la avifauna esteparia por las molestias producidas por las obras, así como por la eliminación temporal de su hábitat de alimentación, considerándose severos, lo que precisa de medidas específicas. El trazado de la carretera cruza, concretamente en el pk 18+200, con la vía pecuaria “Cañada de Osera a Alfajarin”, por lo que se solicitarán permisos y durante el desarrollo de las obras, prevalecerá el uso agropecuario de este espacio. En fase de explotación, el principal impacto producido es el incremento de tráfico de vehículos, así como un incremento de la velocidad de los mismos, lo cual produce mayores emisiones de polvo y ruidos, con las molestias asociadas que eso conlleva, o incluso un aumento del número de atropello de animales. No obstante, el acondicionamiento del vial tendrá una repercusión positiva sobre la población, ya que esta carretera es la única vía de comunicación entre Monegrillo y las localidades ubicadas al suroeste del municipio.

Entre las medidas propuestas, además de las de carácter general, se establecen prospecciones previas de taxones de flora catalogados con posible presencia en la zona y en función de los resultados, se adoptarán las medidas necesarias para evitar su afección. Se utilizarán los materiales procedentes del movimiento de tierras, para la restitución de las áreas afectadas, en la medida de lo posible. Se realizará también una prospección faunística, con especial detalle en las especies esteparias y en el caso de que los resultados sean positivos se realizará un calendario para la ejecución de las obras, de manera que se evite el desarrollo de las labores durante los períodos reproductivos de las especies con presencia en la zona y según resultados, esta limitación podría referirse únicamente a las actuaciones de mayor impacto sonoro (hincas de barrera, picado de la zona...). Todas las medidas propuestas se incluyen dentro del Programa de Vigilancia Ambiental establecido, donde se establecen controles necesarios para comprobar que el proyecto se realiza según lo proyectado y en las condiciones en las que se autorice, así como determinar eficacia de todas las medidas propuestas. Es necesaria la elaboración de una serie de informes de seguimiento.

3. Alternativas planteadas.

En el estudio de alternativas se indica que, dado que la actuación se engloba dentro de las labores de acondicionamiento y mejora de la carretera CV-008, con un total de 20 km, de los que parte ya se han acondicionado, a priori, lo más indicado es continuar con la actuación, hasta arreglar toda la traza de la carretera. Se incluye la Alternativa 0 consistente en la no actuación y mantener el tramo de carretera tal y como está en la actualidad. Alternativa 1 con el acondicionamiento del trazado aprovechando al máximo el trazado existente en la actualidad, a excepción de tramos de curvas que, en algunos casos producirán desmontes en las zonas de vegetación natural. La solución adoptada consiste en la mejora del trazado en planta y alzado, ampliación de la calzada hasta 7 m de anchura, dotación de un firme que permita la



circulación de vehículos sin otra limitación de peso que la fijada en el Código de la Circulación, la construcción de obras para el drenaje transversal que así lo requieran por su inexistencia, sección insuficiente o su mal estado de conservación y señalización horizontal y vertical adecuada. Alternativa 2 consiste en realizar las mismas actuaciones que en la Alternativa 1, difiriendo muy poco de la finalmente considerada; únicamente en los tramos pk 10+400 al pk 10+700, pk 10+900 al pk 11+300 y pk 15+600 al pk 15+900, donde con el objetivo de conseguir mayor amplitud de curva, se desplaza el eje de la carretera, con la consiguiente mayor afección a vegetación natural y mayores labores de desmonte. Realizado el análisis comparativo, se indica que la opción más viable es la Alternativa 1.

4. Documentación presentada.

Documento ambiental: artículo 37 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón. Fecha de presentación: 10 de febrero de 2023.

5. Tramitación, información pública y consultas realizadas.

En marzo de 2023 se remite un ejemplar del Documento Ambiental a las siguientes administraciones y/o entidades para realizar las consultas preceptivas que conlleva el procedimiento:

- Ayuntamiento de Villafranca de Ebro.
- Comarca Central Zaragoza.
- Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón.
- Confederación Hidrográfica del Ebro.
- Servicio Provincial del Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente de Zaragoza.
- Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal.
- Dirección General de Ordenación del Territorio.
- Dirección General de Patrimonio Cultural.
- Dirección General de Urbanismo.
- Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).
- Fundación Ecología y Desarrollo.
- Asociación Española para la Conservación y Estudio de los Murciélagos.
- Asociación Naturalista de Aragón-Ansar.
- Ecologistas en Acción-Ecofontaneros.
- Acción Verde Aragonesa.

Anuncio en el "Boletín Oficial de Aragón", número 68, de 11 de abril de 2023, para identificar posibles afectados.

Finalizado el plazo máximo fijado para la contestación se reciben respuestas de las siguientes administraciones y/o entidades consultadas:

- Dirección General de Ordenación del Territorio, después de resumir la actuación y la catalogación urbanística y ambiental del proyecto, informa indicando que la actuación deberá ser compatible con la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón, aprobada mediante Decreto 202/2014, de 2 de diciembre, del Gobierno de Aragón, y en concreto con el Objetivo 14.1 Implantación sostenible de las infraestructuras que establece que las infraestructuras existentes en el territorio y las nuevas que se prevea construir en el futuro (de movilidad, telecomunicaciones, hidráulicas o energéticas) deberán cumplir con los objetivos de sostenibilidad económica (objetivo 7), social (objetivo 8) y ambiental (objetivo 6). Se recuerda al promotor que la actuación tiene que garantizar en la medida de lo posible la conservación de los valores paisajísticos mediante la integración de todos los elementos del proyecto en el paisaje, tanto en las fases de diseño y ejecución de las obras como en la explotación y la restauración del medio afectado, dando así cumplimiento a la Estrategia 5.2. E3. Integración paisajística de proyectos, d) Infraestructuras de transporte, como carreteras, ferrocarril y aeropuertos de la Estrategia de Ordenación del Territorio Aragonés.

- Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal, realiza una breve descripción del proyecto y de las principales características ambientales del área donde se ubica. No se considera necesario someter la actuación al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario, dado que se desarrollará sobre una carretera ya existente y gran parte del trazado discurre sobre campos de cultivos. Con las debidas medidas preventivas y correctoras no es de esperar que se vean dañados los objetivos de conservación de la Red Natura 2000 y Espacios Naturales Protegidos. No obstante, serán de obligado cumplimiento los siguientes aspectos: La ampliación de la calzada se realizará siempre hacia la zona agrícola y no hacia la margen colindante con vegetación silvestre; en los tramos que la vegetación de ambos lados sea silvestre (1,74 km de los 10 km totales), se valorará por un experto en biología, la



zona en peor estado de conservación para ser parte de la ampliación. Bajo ninguna circunstancia la maquinaria rodará o afectará a vegetación silvestre fuera de la traza, para lo que será imprescindible el balizamiento de las zonas de trabajo. De forma previa al inicio de las obras se realizará una prospección previa por técnico competente en la materia con el fin de no afectar a las especies catalogadas, especialmente *Krascheninnikovia ceratoides*, *Boleum asperum* y *Allium pardoii*, que pudieran estar en la zona de trabajo. Los resultados de esta prospección deberán ser remitidos al Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Aragón para su supervisión y contarán con el aval del colegio profesional del técnico que lo realice. En caso de localizarse algún ejemplar deberá quedar recogido en dicho documento, pudiéndose plantear su traslocación y explicitando los detalles propuestos para la misma. Igualmente se dará cumplida comunicación al APN de la zona, siendo sus indicaciones de obligado cumplimiento. Las actuaciones se realizarán fuera de la época de nidificación y cría de las especies esteparias, es decir que no se podrán realizar entre el 15 de febrero y el 15 de agosto. Las actuaciones deberán contar con las correspondientes autorizaciones según viene regulado en la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón, y en cualquier caso se deberá garantizar que las instalaciones proyectadas no alteren el tránsito ganadero ni impidan sus demás usos legales o complementarios, especiales o ecológicos, evitando causar cualquier tipo de daño ambiental, todo ello en los términos que establece el artículo 31 de la citada Ley.

- Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón-Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, informa señalando que el proyecto afecta a la Red de Carreteras del Estado al discurrir el trazado del CV-008, entre sus pp.kk. 18+260 y 18+380, sobre el paso superior de la autopista AP-2 del pk 32+280 y por finalizar, en su pk 19+3000 mediante intersección con la carretera N-2 en el pk 353+370. En relación con las actuaciones previstas, se informa que se encuentra en redacción el proyecto de trazado y construcción AP-2; Lote 1: Autopista AP-2. Remodelación enlace con ARA-A1; Enlaces de Osera de Ebro y Candanos: Clave PR 302/22, que, entre otros, tiene por objeto definir un nuevo enlace desde la autopista AP-2 hasta la población de Osera de Ebro, de manera que la CV-008 quedaría, entre estos puntos, contemplado dentro del proyecto en redacción. Deberá solicitarse la previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de conformidad con la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, remitiendo un proyecto de las obras, suscrito por técnico competente, que contemple expresamente la intersección con la carretera N-2, así como las actuaciones previstas en el paso superior de la AP-2 y dentro de las zonas de protección de ambas carreteras. Con relación a las afecciones ambientales, se entiende que la evaluación de impacto ambiental simplificada sería suficiente al no preverse la ampliación de la carretera a cuatro o más carriles. La principal afección medioambiental es la producida sobre la calidad del aire, debido a la generación de polvo durante la ejecución de los trabajos. Este impacto puede tener una afección directa en el tráfico de las carreteras N-2 y AP-2, por lo que se requerirá que, por parte del promotor, se tomen las medidas necesarias para evitar la generación de nubes de polvo que afecten a la visibilidad en las vías de titularidad estatal. Asimismo, debido a la brevedad de los plazos establecidos (1 mes) se cree que ni en el caso de los interesados ni en el de las Administraciones se puede realizar una participación pública transparente, efectiva y real, pues en muchas ocasiones los proyectos son complejos requiriendo mayor plazo para su estudio.

- Confederación Hidrográfica del Ebro, informa realizando un resumen del proyecto y de las alternativas planteadas. Indica que la actuación se localiza en la margen izquierda del Ebro, a unos 400 metros de éste, entre el barranco de la Abuela, al oeste de la actuación, y el barranco de los Dos Pares, los cuales son intersectados por el trazo de la carretera. Analizada la documentación aportada se comprueba, en la cartografía 1:25.000 del Instituto Geográfico Nacional, de forma clara que el cauce morfológico del barranco de los Dos Pares realiza varios cruzamientos con el trazado de la carretera, además de discurrir casi de forma paralela en alguno de sus tramos. El barranco de Dos Pares presenta una morfología de tipo "Val", formando terrazas como consecuencia de las labores agrícolas que en ellos se realizan desde antaño. Aguas arriba de este curso de agua se encuentra el Barranco de San Benito. En los "Vales" la red hidrográfica no presenta una definición morfológica exacta y estable en el tiempo, sino que ésta varía con cada episodio de lluvias que, con distinta intensidad y periodo de prevalencia, ocurren de manera más o menos intensa y más o menos periódica, produciendo circulación superficial. No suelen llevar agua regularmente, por lo que se consideran cursos discontinuos, aunque en episodios de lluvias torrenciales acumularían caudales que podrían causar afecciones en caso de no tenerse en consideración. La compleja y particular dinámica fluvial de dichos cursos, con ausencia de un cauce bien definido, hace que su tratamiento sea complicado a la vez que un tanto incierto, por lo que deberían ser estudiados teniendo en cuenta estas premisas, sin rea-



lizar actuaciones que pudiesen dar cabida a afecciones por el aleatorio comportamiento de los mismos. Por tanto, la modificación antrópica de la carretera acondicionada no elimina la función de avenamiento de la cuenca vertiente que tiene ese terreno, ni las obligaciones que tienen los propietarios de no impedir el mismo, así como implantar unos usos que sean compatibles con esa función y no puedan ser causas de degradación o modificación de, entre otros, el dominio público hidráulico. La compleja y particular dinámica fluvial de dichos cursos lleva a no realizar actuaciones que pudiesen dar cabida a afecciones por el imprevisible comportamiento de los mismos. Es por ello que, será necesario que el interesado compruebe y asevere “in situ” la geomorfología del terreno e identifique las zonas de vaguada, respetando el trazado y zona de afección del barranco. Respecto a la hidrología subterránea, indicar que la mayor parte del tramo de carretera a acondicionar no se incluye en ninguna masa de agua subterránea, tan sólo a partir de aproximadamente el p.k. 17+500 hasta el p.k. se incluye en la masa de agua subterránea ES091MSBT058 “Aluvial del Ebro: Zaragoza”.

Finalmente concluye que, analizada la documentación presentada, los efectos del proyecto, tanto desde el punto de vista medioambiental como de las funciones que tiene atribuidas esta Confederación, se estiman compatibles en cuanto al sistema hídrico se refiere, a salvo del cumplimiento de las medidas contempladas en el documento ambiental, así como que se lleven a cabo todas aquellas necesarias para proteger el medio hídrico de la zona de actuación, tanto de carácter superficial como subterráneo, evitando su contaminación o degradación, así como de la vegetación y fauna asociada. Se deberá asegurar en todo momento la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, procurando interferir lo menos posible en la circulación de los cauces presentes en actuación objeto de estudio (barranco de los Dos Pares), garantizando una incidencia mínima durante la fase de construcción de los cruces, extremando las precauciones y adaptando las soluciones de construcción a fin de minimizar sus dimensiones, su ocupación y la correspondiente pérdida del hábitat afectado y asegurar la permeabilidad de la obra, sin afectar al régimen de las corrientes, teniendo especial cuidado con la escorrentía y el aporte de sólidos en suspensión a la red hidrológica, evitando cualquier tipo de contaminación accidental por vertido de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes. No obstante, atendiendo a que la zona donde se pretende realizar la mejora de la carretera es interceptada por un barranco que presenta una morfología de tipo “Val”, advertir al promotor que la actuación proyectada debe cumplir las limitaciones en cuanto a usos del suelo en la zona de flujo preferente y en la zona inundable, que se establecen en el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH), donde se establece que no se permite la instalación de acopios de materiales, almacenamiento de residuos y otros y/o rellenos que modifiquen la capacidad de desagüe salvo los asociados a actuaciones contempladas en el artículo 126 ter del RDPH. De igual modo, se debe cumplir con lo establecido en el sentido de que con el acondicionamiento del trazado de la carretera no debe producir, o favorecer, un posible desvío del cauce. Se advierte que la realización de obras o trabajos en el dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y de policía requerirá la previa autorización administrativa del Organismo de cuenca. Por último, toda actividad susceptible de provocar contaminación o degradación del dominio público hidráulico y, en particular, el vertido de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales, requiere autorización administrativa por parte del Organismo de cuenca.

- Consejo Provincial de Urbanismo de Zaragoza, acuerda informar en sesión celebrada el 6 de octubre de 2023 que la carretera CV-8 se clasifica en el Plan General de Villafranca de Ebro como Suelo No Urbanizable Especial-Protecciones Sectoriales y Complementarias. ES1 Carreteras, según el Plano 01. Ordenación-Estructura Territorial. La actuación de “ensanche” de la carretera de 4 a 7 m, se sitúa en la zona de dominio público de la vía, y según la Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón (y la Ley Estatal 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras), permite las actuaciones de reparación y mejora y conservación de la vía, por su interés público y general. Se informa desde las competencias en materia de urbanismo la solicitud remitida por el INAGA, de conformidad con el contenido de la parte expositiva de este acuerdo, en relación al proyecto de acondicionamiento del CV-8, pk 10+000 a 19+300, en el término municipal de Villafranca de Ebro (Zaragoza). Se informa, sin perjuicio de que puedan ser legalmente necesarios otros informes sectoriales o autorizaciones a realizar por los órganos competentes en la materia.

6. Características del medio natural y calificación del espacio.

Descripción general.

La carretera atraviesa de norte a sur el término municipal de Villafranca de Ebro, en el Sector Central de la Depresión del Ebro, en una zona constituida por espacios agrícolas sub-



desérticos esteparios, sobre depósitos yesíferos y margosos del Mioceno. Destacan los aluviales y fondos de valle, con terrazas de baja altitud, entre los 155 y 270 m, que se inscriben en una plataforma terciaria de relieves llanos interrumpidos por la incisión de diversos barrancos, entre los que destacan el Barranco de la Abuela y Barranco de los Dos Pares, y los escarpes que se orientan hacia el Ebro en su sector meridional.

El paisaje vegetal tiene como característica principal su carácter estepario, ligado principalmente a formaciones ceríferas y en sectores con mayor altitud, especies típicas de la asociación Rhamneto-cocciferetum. La vegetación gipsícola ocupa suelos secos y poco evolucionados sobre afloramientos yesíferos. El matorral que aparece es una variante de la garriga de romero, con variedades marcadamente gipsícolas, que incluye especies endémicas perfectamente adaptadas a la escasa calidad de los suelos y al clima. En lindes, campos de cultivos abandonados y en los taludes de limos al pie de los escarpes de yesos, plantas más numerosas como ontina, sisallo o retama. Aparecen cartografiados los Hábitats de Interés Comunitario 1520* (prioritario) "Estepas yesosas", 1430 "Matorrales halonitrófilos ibéricos" y 1310 "Vegetación anual pionera con Salicornia y otras especies de zonas fangosas o arenosas". Toda la actuación se ubica dentro del ámbito de aplicación del Decreto 93/2003, de 29 de abril, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el al-arba (*Krascheninnikovia ceratoides*) y se aprueba el Plan de Conservación de su hábitat. Dentro de la zona de actuación hay citas de especies de flora como *Boleum asperum* o *Allium pardoii*.

Entre la avifauna destaca como zona de presencia de especies ligadas a las estepas cerealistas, como sisón, ganga ibérica, ganga ortega o avutarda, incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas como "vulnerable" y "en peligro de extinción". En la zona al norte, un tramo de unos 700 m de la carretera discurre junto a una zona con presencia de alondra de dupont, especie catalogada como "en peligro de extinción", concretamente junto a la población conocida como "El Saso-Loma Roya". Además, el proyecto se ubica dentro del ámbito de aplicación del Decreto 233/2010, de 14 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un nuevo régimen de protección para el cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y se aprueba el plan de conservación de su hábitat, afectando a área crítica de la especie en todo el trazado, a excepción de los últimos 1.300 m. Se conoce la existencia de un primillar inventariado denominado "Ermita de San Martín", a unos 600 m de la carretera en su parte central.

Parte del trazado discurre por una zona preseleccionada para su inclusión como área crítica en el Plan de Recuperación de las aves esteparias, cuya tramitación administrativa comenzó a partir de la Orden de 26 de febrero de 2018, del Consejero del Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad, por el 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. También en zona preseleccionada para su inclusión en el Plan de Conservación de la alondra ricotí (*Chersophilus duponti*) en Aragón, cuya tramitación comienza por la "Orden de inicio de 18 de diciembre del 2015, del Consejero del Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad, por el que se acuerda iniciar el proyecto de Decreto por el que se establece un régimen de protección para la alondra ricotí (*Chersophilus duponti*) en Aragón, y se aprueba su Plan de conservación del hábitat".

La mayor parte de la actuación, todo el trazado a excepción de los últimos 1.300 m, se ubica dentro del ámbito de aplicación del Decreto 326/2001, de 27 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el águila-azor perdicera (*Aquila fasciata*) en Aragón, y se aprueba el Plan de recuperación, sin afectar a área crítica de la especie.

La mayor parte del trazado ubica dentro del ámbito del Decreto 147/2000, de 26 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se inicia el procedimiento de aprobación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de las Zonas Esteparias de Monegros Sur (Sector Occidental).

También afecta a ámbito de la Red Natura 2000, concretamente a la ZEPA ES0000539 "Montes de Alfajarín y Saso de Osera" (Plan aprobado mediante Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, y publicado mediante Resolución de 18 de marzo de 2021) y a la ZEC ES2430083 "Montes de Alfajarín y Saso de Osera" (Plan aprobado mediante Decreto 13/2021, de 25 de enero, del Gobierno de Aragón, y publicado mediante Resolución de 18 de febrero de 2021).

La actuación se ubica muy cerca, a unos 600 km aproximadamente, del humedal del Carrizal Saso de Osera, incluido en el Inventario de Humedales Singulares de Aragón, en virtud



del Decreto 204/2010, de 2 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se crean y se establecen su régimen de protección.

Por el sur de la actuación discurre la vía pecuaria denominada “Cañada de Osera a Alfa-jarín”.

La actuación queda ubicada preferentemente dentro de zonas de tipo 4, caracterizadas por su bajo peligro e importancia de protección alta, de tipo 5, bajo peligro e importancia de protección media y de tipo 6, de alto peligro e importancia de protección baja, según la Orden DRS/1521/2017, de 17 de julio, por la que se clasifica el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón, en función del riego de incendio forestal y se declaran zonas de alto y de medio riesgo de incendio forestal.

7. Potenciales impactos del proyecto y valoración.

- a) Afecciones sobre la atmósfera y el aire. Valoración: impacto potencial bajo. Durante la fase de obras se incrementarán los niveles de contaminación, polvo, y niveles de ruido motivados por el incremento del tráfico de vehículos y de maquinaria en el entorno de las obras, por las labores de excavación y movimiento de materiales y otras acciones de obra como pueda ser el asfaltado. En fase de explotación de la ampliación de la carretera el impacto se generará por el posible aumento de emisiones de gases de efecto invernadero y de ruidos por el incremento del uso de la vía y también de su velocidad, sin que este efecto se considere significativo al no prever un incremento apreciable de vehículos. Impacto positivo sobre las poblaciones de Osera de Ebro, Farlete, Monegrillo y otras al mejorar la seguridad y prestaciones de la carretera.
- b) Afecciones sobre el suelo, geomorfología y paisaje. Valoración: impacto potencial bajo. Las obras previstas tienen unas dimensiones reducidas en lo que a excavación se refiere. Se prevé una transformación parcial del suelo, cuantificada en 3 ha en el documento ambiental, por la ampliación de la calzada de 4 a 7 m, que será de carácter permanente. Si bien no se definen los taludes ni terraplenes finales no se estiman que estos sean elevados dada la topografía de bajas pendientes de la zona y el trazado por el fondo de una vaguada o val. En el documento ambiental se indica que el material proveniente de la excavación de la traza, que resulta tolerable, se utilizará en la construcción de terraplenes de la obra. Si fuera insuficiente, se contempla el empleo de otros suelos de la zona, debiendo ser en todo caso autorizados y ubicados fuera de zonas ambientalmente sensibles. No se ha estimado el volumen correspondiente al volumen de tierras que se va a generar, por lo que los sobrantes que no puedan ser utilizados deberán ser llevados a vertedero autorizado. Se indica también que los tramos de carretera abandonados serán sometidos a una restauración ambiental y la capa de rodadura actual, compuesta por tratamientos superficiales de capa muy fina sobre un espesor muy reducido de gravas, se proyecta reaprovecharlo en caminos agrícolas de la zona. Se podrá producir la compactación y contaminación accidental de suelos si bien son afecciones que se pueden evitar o mitigar con las adecuadas prácticas ambientales. Los desmontes y rellenos previstos facilitarán los procesos erosivos superficiales en los periodos de lluvias. Se producirá un incremento en la tasa de erosión por el desbroce y decapado de superficies previamente ocupadas por vegetación que se minimiza en gran medida empleando la traza de la antigua carretera. Se producirá una alteración paisajística moderada, principalmente debida a su visibilidad y al cambio cromático que producirá la ampliación de la plataforma carretera en aquellos tramos en que discurre por campos agrícolas y superficies forestales. Estas afecciones se minimizan mediante la restauración fisiográfica y vegetal de los suelos.
- c) Afección sobre la hidrología. Valoración: Impacto potencial medio-bajo. De acuerdo a la Confederación Hidrográfica del Ebro, el cauce morfológico del barranco de los Dos Pares realiza varios cruzamientos con el trazado de la carretera, además de discurrir de forma paralela en alguno de sus tramos. Se trata de un barranco que presenta una morfología tipo val, que no dispone de una definición morfológica exacta y que varía con cada episodio de lluvias, pudiendo acumular en caso de lluvias torrenciales, caudales que podrían causar afecciones en caso de no tenerse en consideración. No se podrán realizar actuaciones que pudiesen dar cabida a afecciones por el comportamiento aleatorio del mismo, debiendo realizarse comprobaciones in situ, identificando las zonas de vaguada, para no afectar al barranco ni provocar retenciones o desvíos del cauce. En el documento ambiental se indica que se realizará la construcción de todas obras de drenaje transversal que se requieran por su inexistencia, sección insuficiente o su mal estado. Durante la fase de obras podría producirse la contaminación



- indirecta de las aguas próximas por vertidos accidentales de aceites y/o lubricantes, por lo que se deben establecer medidas al respecto.
- d) Afección sobre la vegetación natural, hábitats de interés comunitario, flora catalogada y planes de recuperación de especies. Valoración: Impacto potencial bajo. Aunque los trabajos a realizar consisten en un acondicionamiento de un tramo de carretera existente, la ampliación de la calzada de 4 a 7 m supone una afección a la vegetación natural presente en el entorno, así como a Hábitats de Interés Comunitario y puede suponer afección a taxones de flora catalogados como amenazados como *Krascheninnikovia ceratoides*, *Allium pardoi* o *Boleum asperum*, con presencia de citas en el entorno de la actuación. La mayor parte del trazado discurre entre zonas de cultivo o con presencia de áreas agrícolas, en uno de los márgenes, debiendo en todo caso producirse la ampliación de la calzada en estas circunstancias hacia la zona agrícola. No obstante, unos 1.700 m del trazado a acondicionar cuenta con vegetación silvestre en ambos lados, lo que supone una afección a una superficie de unos 5.100 m² de vegetación natural, que se encuentra inventariada como Hábitats de Interés Comunitario 1520* (prioritario) "Estepas yesosas", 1430 "Matorrales halonitrófilos ibéricos" o 1310 "Vegetación anual pionera con *Salicornia* y otras especies de zonas fangosas o arenosas". En estos tramos se hace indispensable la realización de prospecciones botánicas por un técnico cualificado, así como la determinación, por este mismo técnico, de que áreas se encuentran en peor estado para ampliar la calzada en ese sentido. Habrá que prestar especial atención igualmente, con la instalación de las zonas auxiliares, así como acopios y paso de maquinaria para que no se produzcan más afecciones de las estrictamente necesarias. Con todas estas medidas la actuación se considera compatible con el Plan de Conservación del hábitat de la *Krascheninnikovia ceratoides*.
- e) Afección sobre la fauna y planes de recuperación/conservación de especies catalogadas. Valoración: Impacto potencial bajo. En fase de obras se pueden producir molestias por la presencia de personal y maquinaria, adquiriendo especial relevancia las molestias que se pueden ocasionar a las especies esteparias presentes en el entorno, especialmente cernícalo primilla, ganga ortega, ganga ibérica, avutarda y rocín. En el documento ambiental se proponen prospecciones específicas, así como adecuación del calendario de obras a los períodos de reproducción de las especies para evitar afecciones. El proyecto, con la adopción de estas medidas, resulta compatible con los objetivos de Plan de Conservación del hábitat del cernícalo primilla. Igualmente, se considera compatible con el Plan de Recuperación del águila azor perdicera, ya que no se afecta a área crítica de la especie ni se altera significativamente su hábitat. El tráfico rodado, una vez terminadas las obras, no se prevé aumente significativamente, por lo que no se esperan impactos relevantes derivado de ello. Existe riesgo de mortalidad por atropello para la fauna silvestre, en función de la posibilidad o no, de garantizar su paso por zonas adecuadas que puedan minimizar el riesgo de atropello.
- f) Afección sobre espacios de la Red Natura 2000 y PORN de las Zonas Esteparias de Monegros Sur (Sector Occidental). Valoración: Impacto potencial bajo. La mayor parte del trazado de la carretera a acondicionar, unos 8 km, se ubica dentro de la ZEPA ES0000539 "Montes de Alfajarín y Saso de Osera" y de la ZEC ES2430083 "Montes de Alfajarín y Saso de Osera". El primero se trata de un espacio de interés por la presencia de las aves esteparias, que cuenta, entre sus principales amenazas con la conversión de sistemas agrícolas, eliminación de pequeñas características del paisaje, abandono en el manejo de pastizales o conversión del uso del suelo. Dado el carácter de la actuación, con el acondicionamiento de una infraestructura ya existente y la adopción de medidas específicas para evitar afecciones a las especies esteparias durante el período de reproducción de las mismas, el proyecto se considera compatible con los objetivos de conservación de la ZEPA. En cuanto a la ZEC, ésta destaca por las comunidades vegetales de matorrales gipsícolas, y cuenta, por tanto, con los Hábitats de Interés Comunitario presentes en el entorno como principales objetivos de conservación, así como la presencia de la especie *Boleum asperum*. Sus principales amenazas son la conversión en tierras agrícolas, eliminación de pequeñas características del paisaje o infraestructuras como carreteras, caminos o ferrocarriles. Al igual que en el caso de la ZEPA, dado que se trata del acondicionamiento de una infraestructura existente y, con la adopción de las medidas propuestas en relación a la conservación de la vegetación natural presente, el proyecto se considera compatible con los objetivos de conservación de la ZEC. De la misma forma, se considera compatible con el PORN "Zonas Esteparias de Monegros Sur (sector occidental)", dado que en el Decreto 147/2000, de



26 de julio, no se contempla específicamente la adecuación de carreteras existentes, sólo reseña respecto a las nuevas aperturas y cambios de trazado, como actuaciones contempladas en su artículo 1, punto 5, donde indica que “hasta que se produzca la aprobación definitiva del PORN no podrá otorgarse ninguna autorización, licencia o concesión sin informe favorable del Departamento de Medio Ambiente”, de manera que tampoco se limitan.

- g) Afecciones sobre dominio público pecuario. Valoración: Impacto potencial bajo. La carretera CV-008 cruza perpendicularmente la vía pecuaria “Cañada de Osera a Alfajarín”. Se trata de una ocupación temporal y se deberán adoptar las medidas necesarias para preservar su integridad y funcionalidad, conforme a lo previsto en la vigente Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón.
- h) Incremento del consumo de recursos y generación de residuos. Valoración: impacto potencial bajo. No se prevé un elevado consumo de recursos naturales (suelo, agua, energía). La ejecución de las obras generará residuos y cabe la posibilidad de que se produzcan vertidos involuntarios que contaminen el suelo. Vistas las dimensiones de las obras, no se estiman que puedan ser elevados o que puedan afectar a los sistemas de gestión de residuos del municipio y/o de la comarca. Las tierras excedentarias se emplearán en gran medida en el propio relleno de los terraplenes, siendo minoritarios los excedentes de tierras. Los residuos asimilables a urbanos se podrán gestionar con los servicios municipales o comarcales y el resto según su codificación.
- i) Afección por riesgos naturales e inducidos. Valoración: Impacto potencial alto/medio. La actuación queda ubicada preferentemente dentro de zonas de tipo 4, caracterizadas por su bajo peligro e importancia de protección alta, de tipo 5, bajo peligro e importancia de protección media y de tipo 6, de alto peligro e importancia de protección baja, según la Orden DRS/1521/2017, de 17 de julio, por la que se clasifica el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón, en función del riesgo de incendio forestal y se declaran zonas de alto y de medio riesgo de incendio forestal. En cuanto a los riesgos por hundimientos es alto y muy bajo por deslizamientos. Los riesgos meteorológicos se consideran medios derivados de descargas, rayos, tormentas y vientos.

Vistos, el expediente administrativo incoado; la propuesta formulada por el Área Técnica del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental; los criterios establecidos en el anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, los criterios establecidos en el anexo III de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, para la valoración de la existencia de repercusiones significativas sobre el medio ambiente y el resultado de las consultas recibidas, he resuelto:

Primero.— No someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria el Proyecto de acondicionamiento de la carretera CV-008 de Monegrillo a Osera, pk 10+000 a pk 19+300, en el término municipal de Villafranca de Ebro (Zaragoza), promovido por la Diputación Provincial de Zaragoza, por los siguientes motivos:

- Afecciones poco significativas sobre vegetación, fauna, suelo y paisaje.
- Las afecciones sobre espacios de la Red Natura 2000 son poco significativas siempre que se adopten las medidas preventivas y correctoras establecidas en la presente Resolución.
- La actuación es compatible con los objetivos del Plan de conservación del cernícalo primilla y del Plan de recuperación águila azor perdicera. Al igual que con el Plan de Conservación del hábitat de al-arba (*Krascheninnikovia ceratoides*).
- La reducida utilización de los recursos naturales y escasa magnitud de los efectos generados sobre los diversos factores del medio, siempre que se adopten las medidas preventivas y correctoras establecidas en la presente Resolución.

Segundo.— El establecimiento de las siguientes medidas preventivas y correctoras adicionales al proyecto:

1. El ámbito de aplicación de la presente Resolución son las actuaciones descritas en el Documento Ambiental del Proyecto de acondicionamiento de la carretera CV-008 de Monegrillo a Osera, pk 10+000 a pk 19+300, en el término municipal de Villafranca de Ebro (Zaragoza), promovido por la Diputación Provincial de Zaragoza.

2. Se cumplirán las medidas preventivas y correctoras establecidas en el documento ambiental, siempre y cuando no sean contradictorias con las de la presente Resolución. Todas estas medidas junto con las necesarias para dar cumplimiento a este condicionado se in-



cluirán en el proyecto definitivo con su correspondiente partida en el presupuesto y se incorporarán al plan de obra para su ejecución por la dirección facultativa.

3. Se realizará la vigilancia ambiental de acuerdo al Plan de Vigilancia Ambiental incluido en el documento ambiental, adaptándolo y ampliándolo a las determinaciones del presente condicionado, de forma que se concrete el seguimiento efectivo de todas las medidas preventivas y correctoras planteadas, defina responsable, métodos y periodicidad de los controles e informes, 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 documento ambiental. El Plan de Vigilancia Ambiental asegurará el cumplimiento de las medidas contempladas en el documento ambiental y en el presente condicionado.

El Plan de Vigilancia Ambiental deberá prestar especial atención a la prevención de la contaminación, gestión de residuos, integración paisajística, rehabilitación de las zonas afectadas, patrimonio cultural, y afecciones a las aguas, flora y fauna, especialmente la catalogada como amenazada del entorno.

Este Plan de Vigilancia Ambiental tendrá una vigencia durante toda la fase de construcción y de dos años más a contar desde el inicio de la explotación.

La ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental se acreditará a través de los informes de seguimiento ambiental. Estos informes de seguimiento ambiental estarán fechados y firmados por el titulado especialista en medio ambiente responsable de la vigilancia y se presentarán en formato digital (textos, fotografías y planos en archivos con formato. pdf que no superen los 20 MB, datos y resultados en formato exportable e información georreferenciable en formato. shp, huso 30, datum ETRS89). Dichos informes se remitirán al órgano sustantivo y al Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo de Zaragoza. En función de los resultados del seguimiento ambiental de la instalación y de los datos que posea el Departamento de Medio Ambiente y Turismo, el promotor queda obligado a adoptar cualquier medida adicional de protección ambiental.

1. El promotor comunicará, con un plazo mínimo de antelación de un mes, al Servicio Provincial del Departamento de Medio Ambiente y Turismo de Zaragoza, las fechas de inicio y fin previstas para las obras, con objeto de que se pueda designar a personal específico para su supervisión.

2. Se deberán tener en cuenta las consideraciones establecidas por las distintas Administraciones en los trámites de consultas, para la adecuada ejecución de la actuación y su posterior explotación. Con anterioridad a la ejecución del proyecto, se deberán recabar todos los permisos y las autorizaciones legales exigibles, especialmente los referidos a la Confederación Hidrográfica del Ebro y al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por cuanto las afecciones que se producen a dominio público hidráulico y a las Carreteras del Estado en Aragón. Conforme a lo establecido por la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón, y de forma previa al inicio de las obras, se deberá solicitar en el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental autorización para la ocupación temporal y reposición.

3. Los áridos de procedencia externa, deberán proceder de explotaciones debidamente autorizadas. En caso de que se planteen préstamos para obtener materiales para la obra se deberán tramitar todas aquellas autorizaciones sustantivas y ambientales que correspondan.

4. Se deberá solicitar informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural sobre la necesidad o no de realizar prospecciones paleontológicas y arqueológicas en todos los terrenos de afección previstos para que emita las Resoluciones oportunas o arbitre las medidas adecuadas. En cualquier caso, 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, artículo 69 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés.

5. De forma previa al inicio de las obras, se informará a los trabajadores de las contratas que puedan intervenir en la ejecución del proyecto sobre las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente Resolución, y su responsabilidad en cuanto al cumplimiento de las mismas.

6. Durante la ejecución de las obras, se adoptarán todas las medidas oportunas para minimizar los efectos negativos sobre la vegetación natural, fauna, medio hídrico y el deterioro general del entorno. Para ello, antes de cualquier acción constructiva, deberá delimitarse y jalonarse convenientemente la zona de actuación en aquellas zonas en las que haya vegetación natural o cauces, evitando afecciones adicionales por las propias obras, acopio de materiales, vehículos, maquinaria, etc, así como previniendo cualquier proceso de contaminación del entorno. Las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria deberán emplazarse sobre superficies pavimentadas o impermeabilizadas. Si fuera necesario habilitar acopios temporales se realizarán en la medida de lo posible sobre terrenos sin vegetación natural en el inte-



rior de la franja delimitada de afección de las obras. La tierra vegetal se almacenará en lugar apartado dónde no exista riesgo de contaminación, en cordones de altura no superior a los 1,5 m. En caso de preverse un almacenamiento por tiempo superior a seis meses, dichos cordones se sembrarán a fin de proveer una protección adicional a los mismos.

7. De forma previa al inicio de las obras se realizará una prospección previa por técnico competente en la materia con el fin de no afectar a las especies catalogadas, especialmente *Krascheninnikovia ceratoides*, *Boleum asperum* y *Allium pardoii* y que pudieran estar en la zona de trabajo. Los resultados de esta prospección deberán ser remitidos al Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Aragón para su supervisión. En caso de localizarse algún ejemplar, deberá quedar recogido en dicho documento, pudiéndose plantear su traslocación y explicitando los detalles propuestos para la misma. Igualmente, se dará cumplida documentación al APN de la zona, siendo sus indicaciones de obligado cumplimiento.

8. La ampliación de la calzada se realizará siempre hacia la zona agrícola y no hacia la margen colindante con vegetación silvestre. En los tramos que la vegetación a ambos lados sea silvestre, se valorará por un experto en biología, la zona en peor estado de conservación para ser ocupada por la ampliación de la carretera.

9. Con el fin de evitar afecciones por las obras y trabajos que generen elevados niveles de ruido durante el periodo reproductivo de la avifauna esteparia y otra avifauna amenazada, los trabajos constructivos que generen elevados niveles de ruido no podrán realizarse entre el 15 de febrero y el 15 de agosto.

10. Todas las nuevas superficies generadas, así como aquellas zonas del trazado antiguo que dejen de tener uso deberán ser restauradas, limpias de restos y revegetadas. Se realizará el extendido de la tierra vegetal retirada en proyecto sobre los taludes de la carretera y se procederá a su revegetación mediante una siembra a voleo de gramíneas y leguminosas o mediante hidrosiembra si los taludes superan los 30.º, con objeto de fijar los taludes, evitar su erosión y mejorar la integración paisajística de la nueva infraestructura viaria. Para ello se utilizará la tierra vegetal previamente acopiada. Se exceptuarán de estas medidas de revegetación en aquellos taludes en roca. Las especies a utilizar en labores de restauración vegetal deberán ser las propias de las series de vegetación del lugar y representativas de los hábitats del entorno. De manera general, para favorecer la revegetación de las zonas afectadas por el proyecto se realizarán aquellas enmiendas edáficas necesarias y riegos. También se realizarán las reposiciones de marras que sean necesarias.

11. Se adoptarán medidas contra la generación de polvo que incluirán el transporte de material mediante camiones cubiertos por lonas y riego periódico de caminos y zonas de trabajo, especialmente en periodos de fuertes vientos o de sequía. Toda la maquinaria y vehículos de obra circularán a velocidad no superior a los 20 km/h en caso de hacerlo por caminos no asfaltados.

12. En cuanto a los niveles de ruido y vibraciones generados durante la fase de obras, se tendrán en cuenta los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y en la Ley 7/2010, de 18 de noviembre, de protección contra la contaminación acústica de Aragón. Asimismo, se implementarán todas aquellas medidas que prevengan cualquier ruido derivado del proyecto en cualquiera de sus fases.

13. Las zonas de trabajo deberán quedar en perfecto estado de limpieza. Se deberán recoger todos los residuos que se generen durante las obras y gestionarse de acuerdo a su condición. Se adoptarán precauciones y, en su caso, se procurarán medidas específicas para evitar cualquier tipo de contaminación por vertido de aceites, combustibles, etc. en la zona de actuación. En el caso de vertidos accidentales de aceites u otros residuos peligrosos procedentes de los vehículos o de la maquinaria, se recogerá el vertido y el suelo contaminado, siendo evacuado por gestor autorizado y se procederá con su revegetación. No se realizará en el medio ningún vertido de aguas contaminadas o vertidos de aguas con material en suspensión sin antes haberlas decantado. Se deberá incorporar al proyecto definitivo un plan de gestión de residuos, concreto y adaptado a las condiciones particulares de las actuaciones previstas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 148/2008, de 22 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Catálogo Aragonés de Residuos y el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

14. Se adoptarán las medidas oportunas para evitar la aparición y propagación de cualquier conato de incendio, debiendo cumplir en todo momento las prescripciones de la Orden anual y legislación vigente sobre prevención y lucha contra los incendios forestales en la Comunidad Autónoma de Aragón particularmente durante la ejecución de las labores que conlleven especial riesgo.



Según lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, debe precisarse que las medidas y el condicionado ambiental que incorpora el presente informe quedan justificadas y motivada su necesidad para la protección del medio ambiente, ya que dicha protección constituye una razón imperiosa de interés general.

De acuerdo con lo señalado en el artículo 37.4 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, la presente Resolución se publicará en el "Boletín Oficial de Aragón".

Asimismo, conforme a lo previsto en el artículo 37.6 de la mencionada Ley 11/2014, de 4 de diciembre, la presente Resolución perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el "Boletín Oficial de Aragón", no se hubiera procedido a la autorización del proyecto en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto.

Zaragoza, 16 de enero de 2024.

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