



RESOLUCIÓN de 19 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 variante de Bolea en la HU-V-3142, que afecta a la intersección con las Carreteras Autonómicas A-1209 y HU-314, en el término municipal de La Sotonera (Huesca), promovido por la Diputación Provincial de Huesca. (Número de Expediente: INAGA 500201/01B/2023/05991).

Tipo de procedimiento: Evaluación de impacto ambiental simplificada (artículo 23.2 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón). 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.

Promotor: Diputación Provincial de Huesca.

Proyecto: Trazado de alternativas: variante de Bolea en la HU-V-3142, que afecta a la intersección con las carreteras autonómicas A-1209 y HU-314, en el término municipal de La Sotonera (Huesca).

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

La actuación proyectada se localiza en el término municipal de La Sotonera (Huesca) y consiste en una nueva variante, en los parajes "El Borau" y "Baliollas", del casco urbano de Bolea, con el objetivo de disminuir el tráfico rodado en el tramo urbano de la carretera HU-V-3142 a su paso por este núcleo de población, aumentando así la seguridad vial.

Se han establecido varias alternativas, todas con el criterio de elevarse sobre el terreno actual, y tratando de compensar los movimientos de tierra a lo largo del trazado. Los diferentes trazados propuestos tienen puntos iniciales y finales comunes, ya que todos ellos parten de la carretera A-1206, que da acceso a Bolea hasta su incorporación con la HU-V-3141-1 hacia Puibolea. El punto de inicio de obras se ubica en el punto de coordenadas UTM 30N (ETRS 89): 701.173 / 4.681.331 y el de final de obras en el punto de coordenadas UTM 30N (ETRS 89): 702.161 / 4.681.810.

Las características técnicas del vial consisten en una calzada con 2 carriles de 3 m, arcones de 0,5 m y bermas de 25 cm. La ocupación física del vial constará de los 7 m de anchura, a los cuales deberán añadirse las extensiones correspondientes a derrames de terraplenes y/o cabezas de los taludes. La red de drenaje estará compuesta por tubos prefabricados de hormigón de 800 mm de diámetro. La sección del firme estará compuesta por capa base de zahorras artificiales de 25 cm de espesor y mezcla bituminosa en caliente de 5 cm de espesor. El volumen de tierra vegetal y desmonte será de 24.023 m³ y el volumen de rellenos en terraplén de 16.599 m³, por lo que se prevé un excedente de tierras a vertedero de 7.424 m³. Se dotará de marcas viales horizontales/ejes y bordes, señalización vertical y nueva bionda de seguridad.

Entre los impactos identificados en fase de ejecución alteración y molestias al quebrantahuesos, alteración de flora por la generación de polvo, ocupación del suelo y movimientos de tierras. En fase de explotación se prevén molestias al quebrantahuesos, emisión de partículas, polvo y gases de combustión, afección al suelo y disminución de la calidad del paisaje.

Entre las medidas propuestas, inspección de fauna, jalonamiento de la zona para reducir la ocupación del terreno en la medida de lo posible, acopio de material controlado, reutilización de la tierra vegetal y restauración de zonas dañadas por el movimiento de tierras. No se estiman excedentes de tierra puesto que serán reutilizados directamente en obra. Todas las medidas se incluyen en un Plan de Vigilancia Ambiental donde se verificará y controlará la aplicación de todas las medidas correctoras y complementarias; entre los objetivos de conservación especies como el quebrantahuesos y milano real.

2. Alternativas planteadas.

Las alternativas estudiadas se establecen en función del posible trazado que realizará la variante proyectada a su paso por el entorno de la localidad de Bolea. La Alternativa 0 supone la no realización de la variante, lo que supone menos efectos, pero no supone una mejora de las condiciones de seguridad de la carretera, ni se obtiene ningún beneficio socioeconómico, por lo que queda desechada. La Alternativa 1 supone la construcción de la variante con una longitud de 1.386,93 m, 7 m de anchura, una superficie de ocupación de 20.093 m² y 41.458 m² de superficie afectada. La Alternativa 2 tiene una longitud de 1.558,33 m, 7 m de anchura, 19.410 m² de ocupación y una superficie afectada de 42.278 m². Esta alternativa es la de mayor ocupación, por lo que afecta a un mayor número de parcelas y recintos, además es la que peor balance final de tierras a vertedero posee. La Alternativa 3 supone una variante con



una longitud de 1.694,64 m, 7 m de anchura, superficie de ocupación de 21.122 m² y 45.535 m² de superficie afectada. Todas las Alternativas atraviesan parcelas de cultivo, donde únicamente la vegetación natural afectada se asociará a linderos y ribazos y donde no existen ejemplares arbóreos de gran tamaño. Se elige la Alternativa 1 por ser la más viable ambiental, técnica y socioeconómicamente, al ser la de menor longitud, menor superficie afectada, con menor balance final de tierras y firmes a vertedero.

3. Documentación presentada.

Documento Ambiental (artículo 37.1 Ley 11/2014, de 4 de diciembre de Prevención y Protección Ambiental de Aragón). Fecha de presentación: 22 de agosto de 2023.

4. Tramitación, información pública y consultas realizadas.

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

- Ayuntamiento de La Sotonera.
- Comarca Hoya de Huesca/Plana de Uesca.
- Dirección General de Movilidad e Infraestructuras.
- Confederación Hidrográfica del Ebro.
- Dirección General de Ordenación del Territorio.
- Dirección General de Patrimonio Cultural.
- Subdirección Provincial de Urbanismo.
- Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).
- Fundación Ecología y Desarrollo.
- Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos.
- Asociación Naturalista de Aragón-Ansar.
- Ecologistas en Acción-Ecofontaneros.
- Ecologistas en Acción-Huesca.
- Acción Verde Aragonesa.

Anuncio en el "Boletín Oficial de Aragón", número 137, de 19 de julio 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:

- Ayuntamiento de La Sotonera, informa que el proyecto supone el desarrollo de una nueva infraestructura viaria en el término municipal que mejoraría la movilidad y las comunicaciones, mejorando la capacidad de desarrollo futuro del núcleo urbano de Bolea. Concluye que la actuación no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, por lo que no procedería someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental ordinaria. Considera, además, cumplida la sostenibilidad social del proyecto.

- Dirección General de Patrimonio Cultural, indica que consultados los datos existentes en la Carta Paleontológica de Aragón y el ámbito de actuación, no se conoce actualmente patrimonio paleontológico que pueda verse afectado por el proyecto, si bien, se tiene constancia en localidades próximas de hallazgos de icnitas de mamíferos y restos aislados de vertebrados en unidades geológicas terciarias del Mioceno de la Cuenca del Ebro, comparables con aquellas que afloran en el marco de desarrollo del proyecto. Es por ello, teniendo en consideración que el proyecto conllevará considerables movimientos y excavaciones del terreno, por lo que se considera necesario que, con carácter previo, se realicen prospecciones paleontológicas, con el objeto de valorar las posibles afecciones al patrimonio paleontológico previamente conocido y/o inédito fruto de las propias labores de prospección. Consultados los datos existentes en la Carta Arqueológica de Aragón y en los informes de esta Dirección General, y dada la situación y emplazamiento del proyecto, junto con la zona afectada y los patrones habituales de asentamiento de cronologías anteriores, se considera posible la afección de este proyecto al patrimonio arqueológico aragonés, por lo que resulta imprescindible la realización de labores de prospección arqueológica en las zonas afectadas directa o indirectamente por el proyecto. Las prospecciones deberán ser realizadas por personal técnico cualificado y supervisadas por los Servicios Técnicos de esta Dirección General, quien emitirá las Resoluciones oportunas y establecerá las medidas correctoras que considere adecuadas para la protección del Patrimonio Cultural Aragonés. Concluye que, dentro del ámbito de nuestras competencias, se considera que se debería someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de referencia, debiéndose realizar, en cualquier caso y con carácter previo a la ejecución del proyecto, prospecciones paleontológicas y arqueológicas en la zona afectada por dicho proyecto.



- Dirección General de Ordenación del Territorio, realiza una breve descripción del proyecto e indica que el promotor deberá velar por una baja emisión de polvo y ruidos que minimicen las molestias sobre la población durante el tiempo que duren las obras debido a la proximidad de la vía a zonas habitadas. La actuación tiene lugar sobre Suelo No Urbanizable Especial (SNU-E), salvo el último tramo que intersecta con suelo clasificado como Urbano No Consolidado (SU-NC) y Suelo Urbano Consolidado (SU-C). Según los Mapas de Paisaje de Aragón para la comarca de la Hoya de Huesca, la Unidad de Paisaje afectada por el proyecto es "Bolea", con calidad homogeneizada 7 (1-10) y fragilidad homogeneizada 3 (1-5). 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. Concluye que la actuación no tendrá incidencia territorial negativa siempre y cuando se ejecute de manera compatible con la normativa aplicable y, en consecuencia, no sería preciso, a juicio de este Servicio, que se sometiera al trámite de Evaluación de impacto ambiental Ordinaria.

- Confederación Hidrográfica del Ebro, informa resumiendo el proyecto y sus alternativas. La zona por la que discurrirá la variante de Bolea corresponde a la cuenca vertiente del río Sotón desde su nacimiento hasta la cola del Embalse de La Sotonera, sin afectar a la zona de policía de ningún cauce. El curso hídrico se sitúa a unos 340 al oeste del inicio de la variante, por lo que ninguna de las alternativas estudiadas se encuentra en zona de policía de cauces. La masa de agua subterránea afectada es la denominada "Saso de Bolea-Ayerbe". Todo el ámbito de estudio se encuentra fuera de los límites de riesgo alto de inundación. Se concluye que los efectos previsibles del proyecto se estiman compatibles en cuanto al sistema hídrico se refiere, a salvo del cumplimiento de las medidas contempladas en el Documento Ambiental aportado, 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, garantizando que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona y asegurando, en todo momento, la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. 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.

5. Características del medio natural y calificación del espacio.

Descripción general.

El proyecto se ubica junto al núcleo urbano de Bolea, en la margen izquierda del río Riel, junto a la carretera A-1206, por lo que se trata de un medio muy antropizado. En el entorno predominan los usos agrícolas, destacando los cultivos de cereal de invierno, aunque también hay presencia de cultivos leñosos como almendro y olivo. La vegetación en esta zona aparece vinculada a la ribera del río Riel, cercana a la actuación, y que aparece cartografiada como Hábitat de Interés Comunitario 92A0 "Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*" y 92D0 "Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos". Entre las parcelas del entorno, las formaciones vegetales se corresponden con comunidades ruderales, que crecen en los lindes de las parcelas y de los caminos agrícolas y con superficies de matorral, inventariadas en algún caso como Hábitat de Interés Comunitario 1430 "Matorrales halonitrófilos ibéricos".

Entre la avifauna, destaca por ser zona de campeo de especies como águila real, buitre leonado o alimoche, incluido este último como "vulnerable" en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón y milano real y quebrantahuesos, catalogados como "en peligro de extinción". Además, presencia de otras especies como alondra común, jilguero, triguero o verdillo, incluidas en el Listado Aragonés de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial.

Toda la actuación se ubica dentro del ámbito aplicación del Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) y se aprueba el Plan de recuperación, sin afectar a área crítica de la especie.

También se ubica dentro del ámbito de aplicación del Decreto 60/2023, de 19 de abril, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el cangrejo de río ibérico (*Austropotamobius pallipes*) y se aprueba un nuevo plan de recuperación, sin afectar a área crítica de la especie.



Por el entorno de la actuación discurre la vía pecuaria denominada “Colada del Cruce”.

La actuación no afecta a ámbitos de la Red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos o Planes de Ordenación de los Recursos Naturales. Tampoco se produce afección a dominio público forestal.

La actuación queda ubicada preferentemente dentro de zonas de tipo 6, caracterizadas por su alta peligrosidad y baja importancia de protección y de tipo 7, de baja media peligrosidad y baja importancia de protección, 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.

6. 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 variante 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 la población de Bolea al alejar el tráfico rodado del entramado urbano.
- b) Afección sobre el relieve, suelo, geomorfología y paisaje. Valoración: Impacto potencial bajo-medio. Se prevé una transformación parcial del área con la ejecución de un vial de nuevo trazado y de mayor anchura que el existente. Las necesidades de materiales previstas para el acondicionamiento del nuevo tramo de vial serán resueltas con el material procedente del desmonte previsto en proyecto, con una compensación de tierras. Los sobrantes serán llevados a vertedero autorizado. Adicionalmente, 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 en obra. Se producirá una alteración paisajística moderada, principalmente por su visibilidad y al cambio cromático que se producirá. No obstante, se trata de una zona con un relativo grado de antropización debido al uso agrícola de los terrenos. Asimismo, no existen en el entorno zonas que tengan una elevada concentración de observadores potenciales, limitándose a los propios usuarios de la vía y vecinos de Bolea. Aplicando medidas correctoras es previsible se minimicen los efectos que la actuación pudiera tener sobre el paisaje. La pendiente del terreno por donde discurre la carretera es baja, inferior al 10%, por lo que no es de prever que se generen grandes taludes. En el caso de que se generasen, deberían ser atenuados con técnicas de restauración para minimizar el impacto paisajístico. Se deberá plantear la revegetación de los nuevos taludes con especies de la zona, favoreciendo su integración en el entorno, debiendo asegurarse una adecuada restauración de los mismos. La pérdida de suelo por la ampliación y por nuevo trazado, será permanente.
- c) Afección a la hidrología. Valoración: Impacto potencial bajo. Según la documentación aportada no se realizan cruces con barrancos por lo que no se producen afecciones a dominio público hidráulico. Durante la ejecución de las obras podría producirse la contaminación indirecta de las aguas por vertidos accidentales de aceites y/o lubricantes que pudiesen ser arrastrados o infiltrados hasta alcanzar el nivel de base local o el freático.
- d) Afección sobre la vegetación natural y Hábitats de Interés Comunitario. Valoración: Impacto potencial bajo. El trazado de la variante discurre en su totalidad por terreno de labor de secano, por lo que la eliminación de vegetación natural se limita a linderos y ribazos existentes entre las parcelas y bordes de caminos. Únicamente habrá que prestar especial atención en no afectar a la vegetación del entorno con las instalaciones auxiliares y acopios temporales.
- e) Afección sobre la fauna y Planes de manejo y gestión de especies amenazadas. Valoración: Impacto potencial bajo. En el ámbito de la actuación no se tiene constancia de la existencia de puntos de nidificación de especies amenazadas y la actuación, si bien produce una ocupación del hábitat no se puede considerar como de entidad. Es por esto por lo que no se prevén afecciones significativas, salvo molestias puntuales, por la emisión de ruidos y gases debido al tránsito de maquinaria y personal de obra. Asimismo, 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. La actuación se considera compatible con el plan de recuperación del quebrantahuesos y del cangrejo de río, ya que no se afecta a área crítica de estas especies ni se transforma significativamente su hábitat.

- f) Afecciones sobre dominio público pecuario. Valoración: Impacto potencial medio-bajo. La variante cruza la vía pecuaria "Colada del Cruce". Se deberán adoptar las medidas necesarias para preservar su integridad y funcionalidad, solicitando, de forma previa, los permisos necesarios para su ocupación, reposición o desvío, conforme a lo previsto en la vigente Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón.
- g) Afección por riesgos naturales e inducidos. Valoración: Impacto potencial alto/medio. La actuación queda ubicada preferentemente dentro de zonas de tipo 6, caracterizadas por su alta peligrosidad y baja importancia de protección y de tipo 7, de baja media peligrosidad y baja importancia de protección, 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 deslizamientos son muy altos. Los riesgos meteorológicos se consideran medios derivados de rayos y tormentas.

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, y por el Real Decreto 445/2023, de 13 de junio, 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 variante de Bolea en la HU-V-3142, que afecta a la intersección con las carreteras autonómicas A-1209 y HU-314, en el término municipal de La Sotonera (Huesca), por los siguientes motivos:

- Afecciones sobre vegetación, fauna, suelo, paisaje y geomorfología no especialmente significativas, por la magnitud del proyecto y por la capacidad de carga del territorio.
- La actuación es compatible con los objetivos de los planes de recuperación del quebrantahuesos y del cangrejo de río.
- Ausencia de efectos acumulativos significativos.
- Reducida utilización de los recursos.

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 variante de Bolea en la HU-V-3142, que afecta a la intersección con las Carreteras Autonómicas A-1209 y HU-314, en el término municipal de La Sotonera (Huesca), promovido por la Diputación Provincial de Huesca.

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 incluirán 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 Huesca. 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.

4. Con anterioridad a la ejecución del proyecto, se deberán recabar todas las autorizaciones legales exigibles, en especial la referente al dominio público pecuario. Se tramitará ante el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental los permisos necesarios para su ocupación, reposición o desvío, conforme a lo previsto en la vigente Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de vías pecuarias de Aragón. 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.

5. Se realizarán las prospecciones señaladas y estudios sobre el patrimonio arqueológico y paleontológico por personal técnico cualificado, siendo éstas previamente autorizadas, coordinadas y supervisadas por los Servicios Técnicos del Departamento de Presidencia, Interior y Cultura y cuyos resultados deberán remitirse a la Dirección General de Patrimonio Cultural con carácter previo al inicio de las obras, al objeto de que emita las medidas oportunas, conforme a lo previsto en la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés.

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

7. 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.

8. 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.

9. 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 interior 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 y abonará a fin de proveer una protección adicional a los mismos.

10. Los nuevos taludes generados deberán ser restaurados, limpiarse de restos y revegetados. 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 retirada y acopiada. 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 los riegos. También se realizarán las reposiciones de marras que sean necesarias. Asimismo, se deberá restaurar adecuadamente cualquier otra superficie de vegetación natural afectada por las obras.

11. Las medidas contra la generación de polvo 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, 19 de enero de 2024.

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