



## III. Otras Disposiciones y Acuerdos

### DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y TURISMO

**RESOLUCIÓN de 2 de junio de 2025, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se decide no someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria y se emite informe de impacto ambiental del proyecto de ampliación de actividad para la gestión y tratamiento de vehículos al final de su vida útil en la instalación existente de gestión de residuos peligrosos y no peligrosos de Derichebourg España, SAU, en el polígono industrial Centrovía, calle Honduras 2, La Muela (Zaragoza). (Número de expediente: INAGA 500301/01/2023/8267).**

Tipo de procedimiento: evaluación de impacto ambiental simplificada para determinar si el proyecto debe someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria (grupo 9.b del anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por el Real Decreto 445/2023, de 13 de junio).

1. Descripción básica, características y ubicación del proyecto de ampliación de actividad.

1.1. Nueva actividad.

El proyecto consiste en la ampliación de la actividad mediante la incorporación de la gestión y tratamiento de vehículos fuera de uso, incluyendo la descontaminación y retirada de piezas reutilizables.

La planta ya realiza, entre otras, actividades de reciclado de chatarra y de almacenamiento temporal y acondicionamiento de vehículos al final de su vida útil (VFU) previamente descontaminados, clasificados bajo el código LER 160116, buscando ahora tratar VFU sin descontaminar.

La empresa Derichebourg ha indicado en su documento ambiental que desea autorizarse como centro autorizado de tratamiento (CAT) para la compra y tratamiento de VFU sin descontaminar, aclarando que la ampliación de sus actividades no busca desarrollar la compra masiva de VFU sin descontaminar, sino gestionar adecuadamente los vehículos que lleguen indebidamente descontaminados, así como ofrecer este servicio de manera puntual a proveedores, empresas y clientes particulares. En el documento ambiental el promotor indica que la afección de esta nueva actividad no va más allá de ampliar y mejorar el propio proceso ya autorizado garantizando así la correcta gestión de VFU sin tener que llevarlos a otra instalación autorizada.



1.2. Alternativas estudiadas por el promotor y justificación dada a la alternativa seleccionada.

La empresa ha valorado dos alternativas para la ubicación del centro de tratamiento de vehículos fuera de uso (CAT) dentro de su parcela industrial:

1. Alternativa 0 (No realizar el proyecto):

Según Derichebourg no llevar a cabo el proyecto implicaría la pérdida de oportunidades de desarrollo y la necesidad de transportar los vehículos a otros centros para su tratamiento, aumentando las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de combustible. Esta opción es más contaminante y negativa para el medio ambiente.

2. Alternativa 1 (Ubicación propuesta):

Ubicación en un espacio cubierto, adosado a la parte posterior de la nave de metales, con suelo impermeable, arqueta de recogida de derrames, conexión a la red eléctrica y suministro de agua. No se requieren cambios significativos en la instalación, solo la puesta en funcionamiento de los equipos necesarios.

3. Alternativa 2 (Otra ubicación dentro de la parcela):

Ubicación junto a los almacenes, con suelo impermeable, pero sin cubierta ni conexión a la red eléctrica. Sería necesario construir una cubierta, una arqueta de recogida de derrames y conectar las instalaciones a la red eléctrica y de saneamiento.

Justificación de la alternativa seleccionada:

Según el promotor, la alternativa 1 es la más adecuada porque:

- No requiere obras adicionales significativas, lo que minimiza la producción de polvo y ruido.
- Ya cuenta con las infraestructuras necesarias (cubierta, arqueta de derrames, conexión eléctrica).
- Tiene un menor impacto ambiental en términos de emisiones y ruido.
- Facilita la implementación rápida y eficiente del proyecto.



## 1.3. Ubicación.

Polígono industrial Centrovía, calle Honduras 2, La Muela, Zaragoza.

Coordenadas UTM ETRS89 Huso 30: X: 659.157; Y: 4.607.676.

Referencia catastral: 1292947XM6019S.

De acuerdo con el PGOU vigente el proyecto se encuentra en suelos clasificados como suelo urbanizable delimitado (SUZ-D), calificación "Área Industrial". Los terrenos están dedicados a uso industrial con la clasificación urbanística de "urbanizable".

## 1.4. Descripción del proyecto de ampliación.

### 1.4.1. Residuos gestionados y capacidad de tratamiento.

Tipo de residuos: Vehículos al final de su vida útil (VfVU).

Operaciones realizadas:

- Descontaminación.
- Retirada de piezas reutilizables.
- Almacenamiento temporal.

Capacidad: 350 toneladas/año.

- 50 t/año de vehículos sometidos al Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos. Aproximadamente 40 unidades/año.
- 300 t/año de vehículos no sometidos al Real Decreto 265/2021, de 13 de abril. Aproximadamente 310 unidades/año.

Residuos de entrada admisibles indicados por la empresa:

- 160104\*-10: Automóviles al final de su vida útil.
- 160104\*-20: Vehículos al final de su vida útil no incluidos en el LER 16 01 04\* 10.
- 160104\*-30: Medios de transporte que circulan sobre raíles al final de su vida útil.



- 160104\*-40: Embarcaciones al final de su vida útil.
- 160104\*-50: Aeronaves al final de su vida útil.
- 160104\*-90: Otros medios de transporte autopropulsados (que se mueven por sus propios medios).

#### 1.4.2. Transporte de residuos relativos a la ampliación.

El promotor ha estimado en el documento ambiental que se espera un incremento de tráfico irrelevante en el polígono y en la autovía A-2, con un máximo de 88 camiones de carga/año. Para ello ha estimado que, salvo excepciones, cada transporte de VFVU se realizaría mediante transportes de entre 4 a 6 vehículos.

#### 1.4.3. Proceso de gestión de los residuos.

Según el documento ambiental el proceso de gestión de residuos en el centro autorizado de tratamiento (CAT) incluye las siguientes etapas:

1. Control administrativo y baja del vehículo en la Dirección General de Tráfico (DGT).
2. Recepción y almacenamiento temporal de los vehículos.
3. Descontaminación mediante la extracción de fluidos y la retirada de componentes peligrosos, así como de todas aquellas piezas y componentes susceptibles de reutilización.
4. Desguace de vehículos grandes mediante corte con soplete o cizalla.

La gestión de estos vehículos se centrará en la descontaminación y retirada de sus componentes, siguiendo las directrices del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril.

#### Fases del proceso.

Control administrativo: como paso inicial, se realizarán los trámites administrativos pertinentes, incluyendo la baja administrativa del vehículo ante la DGT mediante tramitación electrónica. Se entregará el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental que acreditará el fin de la vida útil del vehículo y permitirá su inmediata descontaminación como residuo peligroso. Este certificado justificará la baja definitiva del vehículo en el Registro de Vehículos de la DGT. El CAT conservará una copia del certificado y enviará otra a la Comunidad Autónoma correspondiente dentro del plazo legalmente establecido.



Recepción y almacenamiento: posteriormente, los vehículos se almacenarán temporalmente en una zona específica al aire libre, sobre un suelo debidamente pavimentado, en espera de tratamiento.

Descontaminación: en una zona cubierta y equipada con los elementos de elevación necesarios, se procederá a la extracción de todos los fluidos del vehículo mediante sistemas adecuados de extracción y almacenamiento de líquidos. También se retirarán los componentes indicados en el anexo IV del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, y todas aquellas piezas y componentes susceptibles de reutilización. No se realizará el lavado de piezas contaminadas. Los líquidos extraídos se recogerán por separado en depósitos adecuados, y las baterías se almacenarán en contenedores estancos homologados. Los residuos peligrosos resultantes se almacenarán adecuadamente y se transferirán a empresas autorizadas para su gestión. Los vehículos de menos de 3.500 kg así descontaminados se enviarán posteriormente a la planta fragmentadora para continuar con su tratamiento.

Desguace: en el caso de vehículos de gran tamaño, como autobuses, vehículos industriales (camiones), y maquinaria industrial (palas cargadoras, excavadoras, etc.), tras su descontaminación mediante los mismos métodos empleados para los VFU, se procederá a su desguace mediante sopletes de mano o cizalla en una zona acondicionada. El objetivo de este proceso de corte es generar trozos de tamaño adecuado para ser alimentados a la fragmentadora, la prensa cizalla, o enviados directamente a la acería.

Según el promotor el CAT dispondrá de procedimientos internos para controlar todas las fases del proceso.

#### 1.4.4. Almacenamiento de residuos.

Según el documento ambiental los vehículos descontaminados se almacenan en áreas específicas con pavimento impermeable y sistemas de recogida de derrames y los residuos peligrosos se almacenarán bajo techo en contenedores estancos.

Toda la superficie destinada a la nueva actividad está debidamente pavimentada y urbanizada, contando con elementos para la recogida de posibles derrames y un sistema de saneamiento que conduce el agua de lluvia hasta el sistema de tratamiento previo al vertido que incluye un separador de hidrocarburos.

Los residuos peligrosos líquidos son recogidos in situ por parte de los gestores de residuos utilizando una chupona.



Según el documento ambiental el impacto directo, acumulativo o sinérgico que se genera con respecto al resto de instalación ya autorizada se considera compatible por las escasas cantidades de residuos peligrosos que se van a generar y la presencia de medidas de prevención y control previsto para el almacenamiento de estos.

#### 1.4.5. Instalaciones.

El desarrollo de la nueva actividad se llevará a cabo en la zona cubierta adosada a la parte posterior de la nave de metales y se estructurará de la siguiente manera:

- Área de recepción y almacenamiento previo a la descontaminación de VFVU: esta área, con una superficie aproximada de 50 m<sup>2</sup>, estará dotada de pavimento impermeable y de un sistema de recogida de derrames, decantación y separación de grasas.
- Área de descontaminación de VFVU: con una superficie de 100 m<sup>2</sup>, esta área estará cubierta y equipada con pavimentación impermeable y disposición inclinada del suelo hacia el sistema de recogida y tratamiento de aguas previa al vertido, así como con los equipos e instalaciones adecuados para la cantidad y tipología de los vehículos a descontaminar.

Dentro de la zona de descontaminación se encuentran las instalaciones para la recogida de componentes y residuos peligrosos derivados del proceso:

1. Almacenamiento de componentes retirados del vehículo que contengan residuos peligrosos, especialmente aquellos con aceite.
  2. Almacenamiento de residuos producidos (baterías, filtros y condensadores PCB/PCT) en contenedores o depósitos adecuados.
  3. Almacenamiento separado de los fluidos de los vehículos al final de su vida útil en depósitos adecuados, incluyendo combustible, aceites (de motor, de cajas de cambio, de transmisión e hidráulicos y líquido de frenos), líquidos de refrigeración, líquido anticongelante, fluidos del equipo de aire acondicionado y cualquier otro fluido retirado del vehículo.
- Equipos de recogida y tratamiento de aguas, incluidas las de lluvia en las zonas no cubiertas, las cuales deben ser tratadas previamente a su vertido, conforme a la normativa ambiental y sanitaria establecida por las distintas administraciones públicas.



- Zonas de almacenamiento de vehículos descontaminados: estas zonas estarán valladas o cerradas en todo su perímetro. El suelo de la zona de almacenamiento estará debidamente compactado y acondicionado para realizar su función específica en condiciones de seguridad, y contará con un sistema de recogida de aguas superficiales.

Los vehículos tratados se dirigirán, según su naturaleza, a la zona determinada de almacenamiento previo al proceso al que serán sometidos en la fase posterior:

- VFU menor que 3.500 kg: almacenamiento previo al envío a la planta de fragmentación.
- VFU mayor que 3.500 kg: almacenamiento previo al oxicorte o corte con cizalla.

No se requiere ningún cambio en la instalación para el desarrollo de la actividad, salvo la adquisición de los equipos necesarios para llevar a cabo las tareas de descontaminación indicadas en el anexo IV del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril.

#### 1.4.6. Equipamiento y maquinaria.

Los equipos necesarios para la segregación de componentes y extracción de fluidos son:

- Equipos para la succión de líquidos: consisten en un dispositivo para succionar el líquido, un latiguillo que conecta el dispositivo a un depósito y una bomba que, mediante una conexión rápida, se conecta a una toma de aire comprimido, proporcionando la depresión necesaria para la succión. Estos equipos presentan una configuración similar independientemente del líquido a extraer.
- Equipos para la retirada mecánica de elementos valorizables: incluyen cizallas y detonadores de air-bag.
- Equipo para succionar el gas refrigerante del aire acondicionado.
- Taladro perforador de los depósitos.
- Carretilla elevadora.
- Depósitos de almacenamiento de los líquidos retirados: estos depósitos disponen de un sistema de contención de derrames en caso de rotura.
- Bandejas de recogida de derrames: para evitar vertidos accidentales durante la operación de extracción de fluidos de los vehículos fuera de uso se dispondrá de bandejas de contención de derrames.



- En el caso de los vehículos fuera de uso menores a 3.500 kg, se instalará un puesto de descontaminación consistente en una estructura con perfiles metálicos tipo HEB dispuestos en voladizo sobre pies derechos, capaces de soportar el peso de los vehículos.

#### 1.4.7. Materiales y residuos generados en los tratamientos.

Como resultado del proceso se obtendrán tanto residuos no peligrosos (principalmente chatarra férrica), como residuos peligrosos generados durante la descontaminación (aceites, combustible, líquido anticongelante, baterías de plomo, etc.). Las cantidades generadas variarán según el tipo de vehículo.

Para el tratamiento de las 50 toneladas anuales de vehículos sometidos al Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, según el documento ambiental se estima la generación de los siguientes residuos:

<b>Residuos no peligrosos</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Generación estimada</b>
Chatarra férrica	70%	35 t/año
Metales no férreos	4,90%	2,45 t/año
NFU	4%	2 t/año
Plástico	8,50%	4,25 t/año
Vidrio	3,20%	1,6 t/año
Catalizadores	0,15 - 0,25%	0,075 - 0,125 t/año
Otros	resto	2,5 t/año

<b>Residuos peligrosos</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Generación estimada</b>
Aceites (hidráulicos, de motor, de transmisión mecánica, lubricantes, etc.)	0,50 - 0,75%	0,25 - 0,375 t/año
Fueloil, gasolina y gasóleo	1 - 1,5%	0,5 - 0,75 t/año
Filtros de aceite	0,25%	0,125 t/año
Líquidos de freno	0,25%	0,125 t/año



Residuos peligrosos	Porcentaje	Generación estimada
Anticongelantes que contienen sustancias peligrosas	0,25%	0,125 t/año
Baterías	0,75 - 1,25%	0,375 - 0,625 t/año
Clorofluorocarbonos, HCFC, HFC	0,00%	0,002 t/año
Componentes explosivos (por ejemplo, airbags) (*)	0	0
Zapatillas de freno con amianto (**)	0	0

(\*) Los airbags se detonan antes del proceso de descontaminación o inmediatamente antes de la fragmentación.

(\*\*) Se entiende que prácticamente ningún vehículo llega ya a los CAT con estos componentes.

Para el resto de los vehículos (semirremolques, remolques, vehículos industriales de más de 3.500 kg, tractores agrícolas, etc.), las estimaciones de generación de residuos las ha realizado el promotor a partir de los datos obtenidos en otros centros de su titularidad en los que desarrolla esta actividad.

Residuos no peligrosos	Porcentaje	Generación estimada
Chatarra férrea y no férrea	95,42%	286,26 t/año
NFU	3,75%	11,25 t/año

Residuos peligrosos	Porcentaje	Generación estimada
Líquidos (aceites, gasoil, gasolina, anticongelantes, etc.)	0,65%	1,95 t/año
Baterías	0,18%	0,54 t/año



Los residuos no peligrosos metálicos serán incorporados al proceso principal ya autorizado en la planta de tratamiento y gestión de chatarras férricas y metálicas.

Los residuos peligrosos deberán entregarse a gestores autorizados para su tratamiento y se almacenarán a cubierto en depósitos y contenedores específicos situados en la zona de descontaminación de VFVU ubicada junto a la zona de almacenamiento de baterías.

Los vehículos de menos de 3.500 kg descontaminados serán enviados directamente a la planta fragmentadora. Muchos elementos de los vehículos de más de 3.500 kg, debido a su similitud con los vehículos incluidos en el marco del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, recibirán el mismo tratamiento, es decir, serán destinados a la fragmentación para asegurar su correcta gestión.

#### 1.4.8. Recursos energéticos, agua.

Los consumos que supondrá la nueva instalación serán de energía eléctrica y gasóleo para la carretilla elevadora.

- Energía eléctrica:
  - Potencia instalada 5 KW.
  - Jornada de trabajo media 5 horas.
  - Energía consumida diaria 25 KWh.
  - Energía consumida mensual 75 KWh.
  - Energía consumida anual 900 KWh.
- Gasóleo: 3 litros/día x 3 días x 12 meses: 108 litros anuales.

Para el desarrollo de la actividad en la instalación descrita serán necesarios los siguientes servicios públicos esenciales:

- Suministro eléctrico: la parcela dispone de suministro eléctrico.
- Suministro de agua potable: la parcela dispone de suministro de agua potable.



## 1.4.9. Vertido.

Según el documento ambiental el CAT dispone de un separador de hidrocarburos para tratar el vertido realizado a la red del polígono Centrovía, el cual dispone de una depuradora previa al vertido al dominio público hidráulico (DPH).

Según el promotor su equipo de tratamiento de aguas hidrocarburadas estará correctamente dimensionado en función de las superficies de recogida, caudales y demás parámetros característicos del diseño. La red de saneamiento de aguas hidrocarburadas estará separada de la red de aguas sanitarias hasta la salida del separador. A la salida del equipo, se instalará una arqueta de toma de muestras fácilmente accesible para el control del vertido a la red del polígono.

## 1.5. Caracterización de la ubicación y entorno de la instalación.

En el documento ambiental redactado por el promotor se indica lo siguiente:

**Clima:** el clima de la zona es mediterráneo continental, con temperaturas extremas que oscilan entre los 25 °C y los -13 °C. Los inviernos son largos y fríos y los veranos muy calurosos con temperaturas que pueden superar los 35 °C. Las precipitaciones son escasas, alrededor de 500 mm anuales, y se presentan principalmente en forma de tormenta durante julio y agosto.

**Geología y litología:** el área de estudio se encuentra en la depresión del Ebro, en la meseta de La Muela. Los materiales presentes son del Mioceno medio y superior, con yesos, lutitas, margas y calizas. La geomorfología incluye depósitos carbonatados y una altiplanicie con una cota máxima de 637 m.

**Hidrogeología:** el proyecto se localiza en la cuenca del río Ebro, con subcuencas que drenan hacia el noroeste. La zona urbanizada cuenta con sistemas de canalización y recogida de pluviales. No se encuentra sobre ninguna masa de agua subterránea significativa.

**Vegetación:** la vegetación potencial corresponde a la serie mesomediterránea aragonesa semiárida de la coscoja, con bosquetes de coscojas, matorrales mediterráneos, sabinas y pinos. La vegetación actual está degradada, con comunidades de gramíneas y matorrales sobre suelos de yesos. No hay especies catalogadas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón en la zona de actuación.



Fauna: en la zona de estudio se han identificado 86 especies de vertebrados, incluyendo aves como el milano real, aguilucho cenizo, cernícalo primilla y otras aves esteparias. También se encuentran mamíferos como el zorro y el jabalí, y reptiles como la lagartija ibérica.

Figuras de protección: el área de estudio no se encuentra dentro de ningún Espacio Natural Protegido ni de la Red Natura 2000. Los espacios protegidos más cercanos son los LIC/ZEC "Dehesa de Rueda" y las ZEPA correspondientes, situados a más de 6 km de distancia.

Entorno socioeconómico: el municipio de La Muela tiene una población de 6.247 habitantes. La economía local se basa principalmente en la industria y los servicios, con una notable presencia del polígono industrial Centrovía. La agricultura y la ganadería también son relevantes, destacando los cultivos de cereales y la cría de ovino y porcino.

Por otro lado, el resultado de los análisis Infosig llevados a cabo para realizar este informe es el siguiente:

Los terrenos donde se ubica la actuación no están propuestos como Lugar de Interés Comunitario (LIC), en aplicación de la Directiva 92/43/CEE, ni hay espacios declarados como Zonas de Especial Protección para las Aves (Directiva 2009/147/CE), ni humedales del convenio RAMSAR. La actuación no está incluida en ningún Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y los terrenos no pertenecen a ningún espacio protegido (Ley 6/2014, de 26 de junio, por la que se modifica la Ley 6/1998, de 19 de mayo, de Espacios Naturales Protegidos de Aragón), ni se afectará a Montes de Utilidad Pública.

La instalación se sitúa dentro de un área crítica de protección según el Plan de Conservación del Cernícalo Primilla (Decreto 233/2010, de 14 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece el Plan conservación del Cernícalo primilla).

De acuerdo con la Orden DSR/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, la zona en la que se encuentra la instalación está clasificada en el tipo 7 (bajo-medio peligro e importancia de protección baja).



En cuanto a riesgos geológicos por hundimientos y deslizamientos la ubicación se encuentra clasificada como de riesgo medio y muy bajo, respectivamente.

En cuanto a riesgos por descargas, rayos y tormentas se encuentra clasificada como de densidad media, mientras que por vientos se clasifica como de riesgo alto.

## 2. Tramitación del expediente.

El 7 de septiembre de 2023 se solicita el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada para el proyecto.

El 9 de enero de 2024 y el 4 de abril de 2025 se añadieron sendos anexos a la memoria de impacto ambiental en respuesta a los respectivos requerimientos de subsanación del Inaga.

### 2.1. Información pública y consultas preceptivas.

Anuncio en el "Boletín Oficial de Aragón", número 29, de 9 de febrero de 2024, por el que se pone en público conocimiento la tramitación del procedimiento administrativo de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto.

Con fecha 24 de enero de 2024 se realizan las consultas preceptivas telemáticas a los siguientes organismos:

- Asociación de Defensa del Medio Ambiente "Ojos de Pontil".
- Asociación Española para la Conservación y Estudio de los Murciélagos (Secemu).
- Asociación Naturalista de Aragón Ansar.
- Ayuntamiento de La Muela.
- Comarca de Valdejalón.
- Ecologistas en Acción - Ecofontaneros.
- Fundación Ecología y Desarrollo.
- Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).

Respecto de las consultas realizadas hasta la fecha no ha habido contestaciones de ningún organismo.



### 3. Potenciales impactos del proyecto y valoración.

#### 3.1. Impacto sobre la atmósfera.

##### Impacto.

- Aumento de polvo y ruidos por la actividad de la obra y el movimiento de maquinaria.
- Riesgo de incendio por almacenamiento de neumáticos.

##### Medidas preventivas y/o correctoras.

- Mantenimiento adecuado de maquinaria y vehículos.
- Revisión periódica de las instalaciones sujetas a la reglamentación para la protección contra incendios.

Valoración: Compatible.

#### 3.2. Impacto sobre el suelo.

Impacto: Contaminación por vertidos accidentales de sustancias peligrosas y generación de lixiviados.

##### Medidas preventivas y/o correctoras.

- Definición de zonas específicas impermeables para almacenar vehículos y residuos.
- Implementación de medidas para minimizar y limpiar vertidos accidentales.

Valoración: Las medidas preventivas y correctoras son adecuadas para minimizar las afecciones al suelo, asegurando un impacto controlable y compatible.

#### 3.3. Impacto sobre las aguas subterráneas y superficiales.

##### Impacto.

- Contaminación de aguas subterráneas por vertidos accidentales.
- Contaminación de aguas superficiales.



Medidas preventivas y/o correctoras.

- Uso de soleras de hormigón impermeables.
- Instalación de depósitos estancos para recoger lixiviados y aguas residuales.
- Control meticuloso del nivel de llenado de depósitos.
- Implementación de medidas para minimizar vertidos accidentales.
- Uso de separación de grasas e hidrocarburos previo a vertido a la red del polígono.

Valoración: Compatible.

### 3.4. Impacto sobre la fauna.

Impacto.

- Afectación de la fauna por ruido y presencia de residuos.
- Efectos sobre las aves (cernícalo primilla).

Medidas preventivas y/o correctoras.

- Planificación previa para evitar molestias en épocas de reproducción y cría.
- Implementación de medidas correctoras para minimizar el ruido y evitar el acceso de fauna a la instalación.

Valoración: Compatible.

### 3.5. Impacto sobre el medio socioeconómico.

Impacto.

- Mejora de la actividad económica y del empleo.
- Mejora en la gestión de VFVU.

Medidas Preventivas y/o correctoras: No son necesarias.

Valoración: El impacto se considera positivo.



3.6. Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes, según lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por Ley 9/2018, de 5 de diciembre.

1. Identificación de riesgos: el análisis de riesgos del documento ambiental presentado identifica los siguientes riesgos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves o catástrofes:

- Vientos fuertes: riesgo alto.
- Inundaciones: riesgo bajo en la mayor parte del área de estudio, salvo en pequeños valles con peligrosidad moderada o alta.
- Deslizamientos: riesgo muy bajo.
- Colapsos: riesgo medio en la zona del centro CAT, bajo y muy bajo en los alrededores.
- Incendios forestales: riesgo bajo en la zona del polígono industrial, con variaciones en áreas circundantes.
- Riesgo sísmico: peligrosidad baja.
- Fenómenos meteorológicos adversos: riesgo medio.

2. Descripción y análisis de los efectos:

- Riesgo de inundaciones: el centro CAT no está afectado por barrancos o torrentes significativos. La nave cuenta con medidas de evacuación de aguas pluviales, red de abastecimiento de agua potable y saneamiento, y una balsa para almacenar agua tratada. El riesgo de inundaciones es bajo.
- Riesgo de incendios forestales: la zona del polígono industrial se clasifica como de bajo-medio peligro. El riesgo de incendios es bajo.
- Riesgo sísmico: la zona presenta una peligrosidad sísmica baja, sin afectación por fallas ni terremotos significativos. El riesgo sísmico es bajo.
- Riesgos geológicos: riesgo muy bajo de deslizamientos y bajo de colapsos. La zona se sitúa sobre superficies artificiales con riesgo nulo de movimientos en masa y expansividad de arcillas. El riesgo geológico es bajo.
- Fenómenos meteorológicos adversos: riesgo medio por vientos extremos y lluvias torrenciales. Se deben tomar medidas adecuadas de almacenamiento y tratamiento de aguas pluviales.
- Riesgo de incendios: riesgo medio de incendios en el interior de la nave o en la campa exterior. Se deben mantener y revisar los sistemas de protección contra incendios.



- Riesgo por derrames y vertidos accidentales: riesgo bajo debido a las medidas de pavimentación impermeable, sistemas de recogida de derrames y formación específica del personal.

3. Evaluación de los efectos: los riesgos identificados y sus impactos sobre el medio ambiente se han evaluado como sigue:

- Riesgo de inundaciones: bajo, impacto compatible.
- Riesgo de incendios forestales: bajo, impacto compatible.
- Riesgo sísmico: bajo, impacto compatible.
- Riesgos geológicos: bajo, impacto compatible.
- Fenómenos meteorológicos adversos: medio, impacto moderado.
- Riesgo de incendios: medio, impacto moderado.
- Riesgo por derrames y vertidos: bajo, impacto compatible.

Conclusión: aplicando las medidas correctoras y preventivas indicadas el promotor concluye que el impacto global de los efectos derivados de los riesgos de accidentes graves y catástrofes detectados en la ampliación de la actividad es compatible.

### 3.7. Control de la actividad y plan de vigilancia ambiental.

Según el promotor los objetivos de su Plan de vigilancia ambiental son:

- Verificar que los impactos se ajustan a las previsiones del documento ambiental y las condiciones establecidas por el órgano ambiental.
- Identificar y corregir impactos no previstos.
- Asegurar el cumplimiento de las condiciones o restricciones establecidas.
- Supervisar la ejecución y efectividad de las medidas preventivas y correctoras.
- Proveer un método sistemático y económico para la vigilancia ambiental.

Actividades básicas de vigilancia durante la fase de construcción:

#### 1. Ejecución de medidas preventivas y correctoras:

- Comprobar que los efectos generados por las obras son los previstos.
- Cuantificar las alteraciones y evaluar la eficacia de las medidas correctoras.
- Identificar impactos no detectados y definir medidas correctoras necesarias.



## 2. Control de maquinaria:

- Verificar que la maquinaria tiene las revisiones obligatorias y no emite ruidos excesivos.
- Realizar inspecciones visuales para controlar el nivel de polvo y realizar riegos periódicos si es necesario.

3. Gestión de residuos: Asegurar una gestión adecuada de los residuos y disponer de sistemas de recogida de vertidos accidentales.

4. Ubicación de instalaciones: Mantener el orden y la limpieza en estas áreas.

Actividades básicas de vigilancia durante la fase de explotación:

## 1. Seguimiento de variables ambientales:

- Comprobar que los efectos generados por la explotación son los previstos.
- Identificar impactos no detectados y definir medidas correctoras necesarias.

2. Control de ruidos: Verificar que el proyecto en funcionamiento cumple con la legislación en materia de ruidos.

3. Recogida de sustancias contaminantes: Comprobar la adecuación de las instalaciones para la recogida y tratamiento de sustancias contaminantes.

4. Prevención de incendios: Realizar revisiones periódicas de los sistemas de prevención de incendios.

5. Mantenimiento: Hay que asegurar que se realizan correctamente los trabajos de mantenimiento.

Informes generados:

- Informes ordinarios: al final de las fases de construcción, incluirán análisis y valoración de los resultados de todos los controles establecidos.
- Informes especiales: se presentarán ante cualquier situación especial que pueda suponer un riesgo de deterioro de cualquier factor ambiental.

Visto el expediente administrativo, los criterios establecidos en el anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por el Real Decreto 445/2023, de 13 de junio, para la valoración de la existencia de



repercusiones significativas sobre el medio ambiente, el contenido de las consultas previas, así como la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, se resuelve:

- a) No someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto de ampliación de actividad para la gestión y tratamiento de vehículos al final de su vida útil en la instalación existente de gestión de residuos peligrosos y no peligrosos de Derichebourg España, SAU, ubicada en el polígono industrial Centrovía, calle Honduras 2, La Muela (Zaragoza), por no tener efectos significativos sobre el medio ambiente.
- b) Establecer, además de lo indicado en las respuestas a las consultas previas realizadas y en la documentación ambiental presentada siempre y cuando no sean contradictorio con lo establecido en el presente informe, las siguientes medidas preventivas y correctoras:
  1. Se deberá modificar la Autorización Ambiental Integrada (AAI) de Derichebourg España, SAU, con número AR/AAI-1164, de su instalación de gestión de residuos peligrosos y no peligrosos ubicada en el polígono industrial Centrovía, calle Honduras, parcela 2, en La Muela (Zaragoza), incorporando a la misma la actividad descrita de gestión y tratamiento de vehículos al final de su vida útil (CAT).
  2. Se aplicarán las medidas de protección del cernícalo primilla (*Falco Naumanni*), establecidas en el Decreto 233/2010, de 14 de diciembre, del Gobierno de Aragón, con objeto de reducir las afecciones a esta especie. Algunas de estas medidas son: uso de apantallamiento vegetal, evitar la presencia de especies antropófilas y priorizar los métodos físicos para el control de plagas, evitándose el uso de rodenticidas que puedan generar efectos directos o indirectos sobre especies silvestres.

El proyecto se encuentra dentro de área crítica de cernícalo primilla por lo que en caso de ser necesaria la realización de trabajos de instalación de la actividad de CAT, estos se efectuarán fuera del periodo de reproducción y cría que tiene lugar desde abril a agosto.

3. Se desarrollará el Plan de vigilancia ambiental que figura en el documento ambiental, adaptándolo y ampliándolo a las determinaciones del presente condicionado y cualesquiera otras que deban cumplirse en las pertinentes autorizaciones administrativas.
4. Se deberá realizar un seguimiento periódico y continuo de los procedimientos del Plan de vigilancia y control para asegurar su efectividad y garantizar el cumplimiento de medidas protectoras y correctoras a lo largo de la vida útil de la instalación.



5. Deberá cumplir la Ley 7/2010, de 18 de noviembre, de protección contra la contaminación acústica de Aragón, y las ordenanzas municipales contra la contaminación por ruidos y vibraciones.
6. Deberá cumplir lo dispuesto en la normativa aplicable de prevención y protección contra incendios.
7. Cuando se desmantelen las instalaciones de CAT deberá restaurarse el espacio ocupado a condiciones similares a las iniciales.

De acuerdo con 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".

Conforme a lo previsto en el artículo 37.6 de la mencionada Ley, 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, la entidad promotora deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto.

Zaragoza, 2 de junio de 2025.

El Director de Instituto Aragonés de Gestión Ambiental,  
LUIS FERNANDO SIMAL DOMÍNGUEZ