



III. Otras Disposiciones y Acuerdos

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y TURISMO

RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2025, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se adopta la decisión de no someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y se emite el Informe de impacto ambiental relativo al proyecto de acondicionamiento de carretera ZP-3203 Tramo de Aladrén a Vistabella, en los términos municipales de Aladrén y Vistabella (Zaragoza), promovido por la Diputación Provincial de Zaragoza - Recursos Agrarios, Vías e Infraestructuras. (Número de Expediente: INAGA 500201/01B/2025/05530).

Tipo de procedimiento: Evaluación de impacto ambiental simplificada (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 - Servicio de Recursos Agrarios, Vías e Infraestructuras.

Proyecto: Acondicionamiento de la carretera ZP-3203 Tramo de Aladrén a Vistabella, en los términos municipales de Aladrén y Vistabella (Zaragoza).

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

La actuación se ubica en los términos municipales de Aladrén y Vistabella, en la comarca de Campo de Cariñena, provincia de Zaragoza y consiste en el acondicionamiento de la carretera ZP-3203 entre ambas poblaciones. El tramo principal de acondicionamiento integral presenta una longitud aproximada de 4,2 km, con inicio en las coordenadas UTM ETRS89 Huso 30: 654.577 / 4.568.103 y final en 654.654 / 4.564.717.

El proyecto recoge la mejora de la carretera de titularidad de la Diputación Provincial de Zaragoza, ZP-3203, mediante el ensanchando de la plataforma y mejora del trazado en planta y alzado. En el tramo principal, de unos 3,2 km se ampliará la plataforma de 4-5 m a 7-7,5 m, con una calzada única de 7 m formada por dos carriles de 3,5 m y bermas de 0,25 m, finalizadas en zahorra artificial. En el resto del trazado se proyecta un refuerzo de firme con una capa de 5 cm de mezcla bituminosa en caliente, sin ampliación de plataforma. Todo el recorrido contará con



marcas viales, señalización vertical y nuevas biondas de seguridad. El diseño del trazado se ha definido conforme a la normativa vigente, garantizando la mejora de la curvatura y el incremento de la seguridad vial.

En cuanto a las mediciones de tierras y firmes, se estima una excavación en desmonte de 60.371 m^3 , un material necesario para terraplén de 23.350 m^3 y de $14.876,57 \text{ m}^3$ de suelo seleccionado en explanada. La excavación de tierra vegetal se estima en 23.008 m^3 , que se reutilizará para la restauración de taludes, préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, etc. Respecto a los firmes, el material necesario para zahorra artificial será de $5.112,92 \text{ m}^3$, 35,14 tn de riego de imprimación y 3.340,43 tn de mezcla bituminosa caliente.

El documento ambiental aportado incluye una caracterización ambiental donde se incluyen aspectos como la climatología, calidad lumínica, calidad sonora, geología, litología y geomorfología, hidrología superficial y subterránea, suelos, paisaje, vegetación, fauna, espacios protegidos y de interés, riesgos naturales, patrimonio cultural y medio socioeconómico.

Durante la fase de construcción se identifican impactos asociados a las actividades de acondicionamiento del terreno, utilización y tránsito de maquinaria, ejecución de firmes y sistemas de drenaje. Estos trabajos generarán afecciones ambientales, entre las que destaca la eliminación y alteración de la vegetación (incluida flora catalogada de HIC), afecciones al suelo por ocupación y movimientos de tierras, riesgos de escorrentías y derrames en cursos de agua, emisión de polvo y partículas, molestias a la fauna y consumo de combustible. En la fase de explotación, el tránsito de vehículos y las labores de conservación pueden ocasionar impactos moderados sobre el suelo y cursos de agua por riesgo de derrames, generación de residuos y una disminución de la calidad paisajística. En la fase de desmantelamiento, los impactos serán similares a los producidos en la fase de construcción.

Las medidas preventivas y correctivas se centran en minimizar los impactos durante la fase de construcción, destacando la reducción de las emisiones de polvo mediante riego de materiales y vías, cubrir la carga de los camiones y limitar la velocidad de la maquinaria, garantizando además el cumplimiento de normativa acústica. Respecto a los movimientos de tierras, se reutilizarán los materiales de las excavaciones para rellenos y restauración del terreno, separando la tierra vegetal, y gestionando los excedentes conforme a su naturaleza. Se procederá al jalonamiento y delimitación de la zona de actuación, evitando ocupaciones innecesarias y restaurando las áreas afectadas temporalmente. Las obras en cauces se realizarán en época de estiaje, evitando acopios en zonas de escorrentía



y protegiéndolos con barreras de sedimentos. Se aplicarán medidas para proteger fauna y flora, incluyendo inspecciones previas para especies sensibles. Además, se ejecutará un plan de restauración paisajística, se garantizará la limpieza final y la correcta gestión de residuos, y se dispondrá de extintores y mantenimiento periódico de maquinaria para prevenir riesgos de incendio.

La documentación incorpora un programa de vigilancia ambiental diseñado para detectar, mediante controles específicos, posibles desviaciones respecto a los impactos previstos, así como aquellos cuya predicción resulta compleja en fase de proyecto. Su objetivo es garantizar una detección temprana que permita aplicar medidas correctoras y evitar daños graves o irreversibles. El programa incluye la verificación de la correcta aplicación de las medidas, la evaluación de la integración del proyecto en el entorno, la identificación de afecciones no previstas, el seguimiento de medidas correctoras, el control sobre especies sensibles y la supervisión de actuaciones relacionadas con la protección frente a incendios.

2. Alternativas planteadas.

El análisis de alternativas incluye la alternativa 0, que consiste en no ejecutar el proyecto y mantener la carretera en su estado actual, con deficiencias en el estado del firme y trazado. Aunque esta opción no implica costes ni consumo de recursos, tampoco mejora la seguridad vial ni aporta beneficios socioeconómicos. Al no cumplir con los objetivos del proyecto, se descarta por su impacto negativo en la seguridad vial y el desarrollo de la zona. La alternativa 1 plantea un nuevo trazado para conectar Aladrén y Vistabella, lo que supondría abrir un corredor distinto al actual. Esta opción ocasionaría una elevada afección ambiental (ocupación de suelo, movimiento de tierras, impacto sobre vegetación y paisaje), requeriría restaurar el trazado existente y tendría costes económicos y sociales muy elevados, principalmente por expropiaciones. Aunque mejora la seguridad vial, lo hace en detrimento de los aspectos ambientales, sociales y económicos, por lo que se descarta. La alternativa 2 consiste en acondicionar la carretera actual ZP-3203 entre Aladrén y Vistabella, mediante tres tramos: refuerzo de firme en dos secciones y acondicionamiento integral con ensanche y mejora del trazado en la principal. Esta opción se adapta al trazado existente, reduciendo la ocupación de suelo y el impacto ambiental respecto a la alternativa 1, disminuye los costes económicos y sociales, y mantiene mejoras significativas en la seguridad vial.

Se selecciona la alternativa 2 por ser la opción más viable técnica, económica y ambientalmente, al apoyarse en el trazado existente, minimizar impactos y cumplir el objetivo principal de mejorar la seguridad vial entre Aladrén y Vistabella con la menor intervención posible. Además, cuenta con el consenso de la Diputación Provincial y los municipios implicados.



3. 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: 3 de junio de 2025.

4. Tramitación, información pública y consultas realizadas.

Con fecha 3 de junio 2025, se recibe en el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, solicitud de inicio en la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada relativa al proyecto de acondicionamiento de la carretera ZP-3203 Tramo de Aladrén a Vistabella, en dichos términos municipales de la provincia de Zaragoza. El 17 de junio de 2025 se emite notificación de inicio del expediente, generando la apertura del expediente 500201/01B/2025/05530.

En junio de 2025 se remite un ejemplar del documento a las siguientes administraciones y/o entidades para realizar las consultar preceptivas que conlleva el mismo:

- Ayuntamiento de Aladrén.
- Ayuntamiento de Vistabella de Huerva.
- Comarca Campo de Cariñena.
- Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo de Zaragoza.
- Dirección General de Ordenación del Territorio.
- Dirección General de Patrimonio Cultural.
- Dirección General de Urbanismo.
- Confederación Hidrográfica del Ebro.
- Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).
- Asociación Naturalista de Aragón - Ansar.
- Ecologistas en Acción - Ecofontaneros.
- Fundación Ecología y Desarrollo.
- Anuncio en el "Boletín Oficial de Aragón", número 128, de 7 de julio de 2025, 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 Aladrén advierte que la modificación del puente sobre el barranco, al inicio de la actuación, puede afectar al pozo de captación de agua potable situado 100 m aguas abajo. El proyecto no contempla medidas específicas para evitar la contaminación durante las obras, riesgo que ya se materializó en actuaciones anteriores. Solicita incorporar, antes de la licitación, medidas concretas que eliminen el posible riesgo de contaminación y mantener informado al municipio, ofreciendo su colaboración.
- Dirección General de Patrimonio Cultural comunica que no se conoce patrimonio paleontológico que se vea afectado por este proyecto, no siendo necesaria la adopción de medidas concretas en materia paleontológica. No obstante, si en el transcurso de los trabajos se produjera el hallazgo de restos paleontológicos deberá comunicarse de forma inmediata a la Dirección General de Patrimonio Cultural. En materia de patrimonio arqueológico, es imprescindible la realización de labores de prospección arqueológica en las zonas afectadas por el proyecto. Las prospecciones arqueológicas deberán ser realizadas por personal cualificado, autorizadas y supervisadas por el Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón. Se efectuarán en las zonas afectadas y en un área adicional de al menos 200 m. Los resultados se remitirán previamente a la Dirección General de Patrimonio Cultural, que podrá establecer medidas correctoras para la protección del patrimonio, las cuales deberán incorporarse al proyecto y al estudio de impacto ambiental.
- Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE) informa favorablemente el proyecto, considerando sus efectos compatibles con el sistema hídrico, siempre y cuando se cumplan las medidas preventivas y correctoras del documento ambiental aportado y se adopten todas las necesarias para proteger las aguas superficiales y subterráneas, evitando su contaminación y alteraciones en la dinámica hidrológica. Se deberán extremar las precauciones en las proximidades de los cursos atravesados por el trazado de la carretera (Barranco de Valhondo o del Tremolar y cursos innominados). Parte de la actuación se localiza en zona de policía de cauces del río Jiloca, por lo que la realización de obras o trabajos en dominio público hidráulico o en sus zonas de servidumbre y de policía requerirá la previa autorización administrativa del Organismo de cuenca.
- Particular expone el proyecto no ha tenido en cuenta la existencia de una balsa de riego con presencia de población de cangrejo de río, por lo que solicita que se adopten las medidas necesarias para no alterar la balsa y evitar la contaminación de las aguas.



5. Características del medio natural y calificación del espacio.

Descripción general:

El proyecto se localiza en la comarca de Campo de Cariñena, caracterizada por la transición entre la sierra y la llanura, creando un paisaje diverso. Al sur y suroeste de la comarca se localizan las sierras de Algairén, Paniza, Vistabella, Peco y Herrera forman un arco montañoso fragmentado, que generan un relieve con crestas y valles suaves. El trazado de la carretera se sitúa cerca de las sierras del Peco y Herrera, sobre pizarras y cuarcitas.

Hidrológicamente, el proyecto se sitúa en la cuenca vertiente “del río Huerva desde su nacimiento hasta la cola del Embalse de Las Torcas”. El trazado de la carretera objeto cruza el barranco del Tremolar en tres puntos diferentes y dos cursos innominados. El proyecto se ubica dentro del ámbito de la masa de agua subterránea “Sierras Paleozoicas de la Virgen y Vicort”.

En el ámbito de actuación predominan importantes zonas forestales con vegetación natural y espacios abiertos. El tramo de carretera a acondicionar atraviesa diferentes comunidades vegetales, entre los que destacan cultivos leñosos y herbáceos, en el entorno de las poblaciones, matorral umbrófilo, matorral con arbolado disperso, bosque mixto de encina (*Quercus ilex*) y pino (*Pinus pinaster*) acompañado de tomillar y a vegetación catalogada como Hábitat de Interés Comunitario, concretamente el HIC 9340 “Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*”.

Toda la actuación queda incluida en la Orden de 16 de diciembre de 2013, del Consejero de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, por la que se modifica el ámbito de aplicación del plan de recuperación del águila-azor perdicera, *Hieraaetus fasciatus*, aprobado por el Decreto 326/2011, de 27 de septiembre, del Gobierno de Aragón; sin afectar a área crítica de la especie. Así mismo, también se encuentra dentro del ámbito de aplicación del plan de recuperación del cangrejo de río ibérico (*Austropotamobius pallipes*), aprobado mediante Decreto 60/2023, de 19 de abril, del Gobierno de Aragón, sin afectar a áreas críticas para la especie.

También afecta a ámbito de la Red Natura 2000, concretamente a la ZEC “Alto Huerva - Sierra de Herrera” con código ES2430110. La actuación no afecta a Espacios Naturales Protegidos o a ámbitos de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales. Tampoco se produce afección a dominio público pecuario, pero el trazado de la carretera afecta al Monte de Utilidad Pública “Las Lastras y Valdecabrera”, del término municipal de Aladrén.



Aspectos singulares:

- Ámbito de la Red Natura 2000, afectando a la Zona Especial Conservación (ZEC) ES2430110 “Alto Huerva - Sierra de Herrera” (Plan aprobado mediante Decreto 13/2021, de 25 de enero del Gobierno de Aragón y publicado mediante resolución de 26 de febrero de 2021).
- Ámbito de aplicación del Decreto 326/2011, de 27 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el águila-azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) en Aragón, y se aprueba el Plan de recuperación.
- Dominio público forestal: MUP matrícula 50000430 “Las Lastras y Valdecabrera”, en el término municipal de Aladrén.
- Hábitat de Interés Comunitario 9340 “Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*”.
- Superficies que quedan ubicadas dentro de las zonas de alto riesgo de incendio forestal 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, a los efectos indicados en el artículo 103 del Decreto Legislativo 1/2017, de 20 de junio, del Gobierno de Aragón.

6. Potenciales impactos del proyectos y valoración.

- a) Afección sobre la atmósfera y el aire. Valoración: Impacto potencial medio-bajo. Durante la fase de obras se prevé un incremento de la contaminación, nivel de polvo y ruido motivados por el uso de maquinaria y aumento del tráfico de vehículos, las labores de excavación y movimiento de materiales y otras actuaciones como el asfaltado. En fase de explotación el impacto se considera bajo, puesto que, aunque se estima un incremento de emisiones de gases de efecto invernadero y de niveles sonoros por el aumento del uso de la vía, la intensidad de tráfico seguirá siendo reducida.
- b) Afección sobre el suelo y geomorfología. Valoración: Impacto potencial medio-bajo. La ejecución del proyecto supondrá una modificación de la morfología del terreno, al incrementar la sección de la plataforma de la carretera existente. Los materiales procedentes de las excavaciones se destinarán preferentemente a rellenos, y la tierra sobrante se utilizará para el acondicionamiento del terreno. En caso de producirse excedentes no aprovechables, deberán ser gestionados conforme a su naturaleza a través de gestor autorizado. La capa retirada de tierra vegetal se reutilizará para la restauración de taludes, vertederos, instalaciones auxiliares, etc. Adicionalmente, se pueden producir procesos de compactación y



contaminación accidental, impactos que se consideran evitables mediante la aplicación de buenas prácticas ambientales en obra.

- c) Afección sobre la hidrología. Valoración: Impacto potencial medio. El trazado de la carretera intersecta el barranco del Tremolar en tres puntos diferentes y cruza además dos cursos de agua innominados. Durante la ejecución de las obras podría producirse la contaminación directa o indirecta de las aguas superficiales y subterráneas por vertidos accidentales de aceites y/o lubricantes que pudiesen alcanzar cursos de agua próximos. La probabilidad de este impacto se considera media, lo que hace imprescindible extremar las precauciones y garantizar una correcta aplicación de las medidas preventivas y correctoras previstas en la documentación ambiental, así como en las directrices que pudiera indicar el organismo de cuenca.
- d) Afección sobre la vegetación natural. Valoración: Impacto potencial medio. El acondicionamiento de la carretera supone una afección a la vegetación natural presente en el entorno, así y parte se encuentra inventariada como a Hábitats de Interés Comunitario 9340 “Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*”. En el documento ambiental se ha cuantificado que la superficie ocupada por vegetación natural supone más del 88% de la superficie total afectada por el proyecto, por lo que se hace indispensable la adopción de medidas específicas para minimizar su afección y reducir lo máximo posible la ocupación de terreno afectado. Las obras previstas suponen una afección directa y la eliminación de la vegetación afectada en la superficie de ocupación. No obstante, todas estas formaciones vegetales se encuentran bien representadas en el entorno de la actuación, tanto por extensión como por estado de conservación, por lo que se considera que la superficie de afección para estos Hábitats no resulta relevante en relación con la representatividad de estos en los alrededores, siendo este el motivo por el que no se valora el impacto como alto. El Plan de restauración mencionado en el documento ambiental deberá incluir la restitución y revegetación de todos los tramos de carreteras abandonados. Será necesario extremar las precauciones para evitar más afecciones de las estrictamente necesarias a la vegetación circundante durante la ejecución de instalaciones auxiliares y el acopio temporal de materiales.
- e) Afección sobre la fauna y planes de recuperación de especies catalogadas. Valoración: Impacto potencial medio-bajo. Durante la fase de obras se prevén molestias sobre la fauna del entorno, especialmente avifauna, derivadas de ruidos, vibraciones, emisión de polvo, tránsito de maquinaria y movimientos de tierra. La ejecución del proyecto supone la alteración de la calidad y estructura del hábitat forestal, con una pérdida parcial de hábitat de las especies de fauna presentes, si bien, tal y como se ha mencionado anteriormente, no se considera significativa en relación con la disponibilidad existente en el entorno. Tras la finalización de las obras, no se prevé un aumento significativo del



tráfico, por lo que los impactos asociados a la circulación serán reducidos, si bien persiste un riesgo potencial 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 dicho riesgo. Respecto al Plan de Recuperación del águila-azor perdicera, la distancia a áreas críticas y el tipo de intervención permiten considerar la actuación compatible con los objetivos de protección establecidos. El documento ambiental incorpora medidas de vigilancia para comprobar la no afección a posibles nidos de águila-azor perdicera. Respecto al Plan de Recuperación del cangrejo de río ibérico, la no presencia de poblaciones constatadas en la zona de actuación hacen que se considera compatible con los objetivos de protección.

- f) Afección sobre espacios de la Red Natura 2000. Valoración: Impacto potencial bajo. La actuación se ubica dentro de la ZEC ES2430110 “Alto Huerva - Sierra de Herrera”, entre cuyos valores cuya conservación es prioritaria destaca el Hábitat de Interés Comunitario 9340 “Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*”, el cual se localiza en el entorno de la actuación. No obstante, debido al área afectada de este HIC su pérdida no se considera significativa, ya que se encuentra muy representado en el conjunto del espacio de la Red Natura 2000. Las carreteras se incluyen como una de las presiones y amenazas identificadas en este espacio con afección a sus valores, si bien, el proyecto consiste en la mejora de una carretera ya existente, por lo que no se considera que suponga una afección relevante sobre el espacio, considerando la actuación compatible con la conservación de la ZEC.
- g) Afección sobre el paisaje. Valoración: Impacto potencial medio-bajo. Se producirá una alteración paisajística moderada durante la fase de obras, principalmente por los movimientos de tierras y la presencia de maquinaria. En caso de que se generen grandes taludes, ya que, en algún punto, las pendientes son elevadas, éstos deberán ser atenuados con las técnicas de restauración adecuadas para minimizar el impacto paisajístico. Se deberá plantear la revegetación de los terraplenes con especies de la zona, favoreciendo su integración en el entorno, debiendo asegurarse una adecuada restauración de los mismos. En fase de explotación, el impacto estará asociado a la nueva plataforma y el cambio cromático asociado, si bien se trata de una infraestructura ya existente, lo que reduce la magnitud del impacto. El plan de restauración previsto deberá ser objeto de un seguimiento específico para asegurar la correcta integración paisajística de la nueva infraestructura y el programa de vigilancia deberá velar por la viabilidad de las plantaciones y asegurar la integración paisajística de los taludes previstos, así como de los tramos de carreteras abandonados.
- h) Afecciones sobre dominio público forestal. Valoración: Impacto potencial bajo. Conforme a la cartografía disponible en este Instituto, se podría producir afección sobre el Monte de Utilidad Pública número 430 “Las Lastras y



Valdecabrera”, en el término municipal de Aladrén, por lo que se deberán solicitar las correspondientes autorizaciones y atenerse a lo dispuesto en el Decreto Legislativo 1/2017, de 20 de junio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Montes de Aragón, debiendo mantenerse su uso e integridad en todo momento.

- i) Afección por riesgos naturales e inducidos. Valoración: Impacto potencial alto/medio/bajo. La actuación queda ubicada dentro de zonas de riesgo alto, medio-alto, bajo-medio y bajo (tipos 1, 2, 3, 5, 6 y 7) por incendios forestales, 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 y deslizamientos son medios, bajos y muy bajos, y por aluviales son altos. Los riesgos meteorológicos se consideran medios derivados de descargas, rayos, tormentas y altos por vientos. Los riesgos sísmicos son medios en la zona cordillera Ibérica.

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, se resuelve:

Primero.- No someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria el Proyecto de acondicionamiento de la carretera ZP-3203 Tramo de Aladrén a Vistabella, en los términos municipales de Aladrén y Vistabella (Zaragoza), por los siguientes motivos:

- La actuación es compatible con los objetivos del Plan de recuperación del águila-azor perdicera y con los del espacio de la Red Natura 2000 ZEC ES2430110 “Alto Huerva - Sierra de Herrera”.
- 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



ZP-3203 Tramo: Aladrén a Vistabella (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. Se deberá establecer un Plan de vigilancia ambiental adaptándolo a las medidas propuestas y a las determinaciones que se indican en la presente Resolución, donde se concretará el seguimiento efectivo de las medidas preventivas y correctoras planteadas, se definirán métodos y periodicidad de los controles e informes.

3. 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, por cuanto las afecciones que se producen a dominio público hidráulico. Asimismo, se deberá tener en cuenta las consideraciones establecidas por la Dirección General de Patrimonio Cultural en la fase de consultas e información pública, que establecerá en su caso medidas de obligado cumplimiento para su protección. Además, se deberán solicitar las correspondientes autorizaciones de ocupación del monte de utilidad pública afectado, según viene fijado en el texto refundido de la Ley de Montes de Aragón, aprobado mediante Decreto Legislativo 1/2017, de 20 de junio, del Gobierno de Aragón.

4. El promotor comunicará, con un plazo mínimo de un mes de antelación, al Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo de Zaragoza, las fechas de inicio y fin previstas para las obras, con objeto de que pueda designar personal específico para su supervisión. El promotor designará a un técnico cualificado como responsable de medio ambiente para supervisar la aplicación todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias de aplicación a la fase de obras. Antes del inicio de las obras, se comunicará el nombramiento del técnico de medio ambiente responsable del seguimiento al mencionado Servicio Provincial.

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

6. De forma previa al inicio de las obras se realizará una prospección previa por técnico cualificado, para confirmar o descartar la presencia de nidificaciones de especies de avifauna catalogadas en el entorno más próximo de la actuación, especialmente de águila azor-perdicera, así como la presencia de cangrejo de río en la balsa ubicada justo antes del primer cruce del barranco del Tremolar. En caso



de que el resultado sea positivo, para el águila azor perdicera y/o el cangrejo de río ibérico, se deberá informar y aportar la información recabada al Agente para la Protección de la Naturaleza de la zona, siendo sus indicaciones de obligado cumplimiento.

7. Durante el replanteo y la ejecución de las obras, se adoptarán todas las medidas oportunas para minimizar daños 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 el área de actuación del proyecto 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. El jalonado se realizará con elementos suficientemente consistentes para impedir su desplazamiento o destrucción a lo largo de toda la fase constructiva. Una vez finalizadas las obras, deberá quedar perfectamente restaurado el entorno afectado.

8. La tierra vegetal se almacenará en lugar apartado dónde no exista riesgo de contaminación, en cordones de altura no superior a los 2 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.

9. Las actuaciones que puedan comportar alteración sobre el medio hídrico se ejecutarán, siempre que sea posible, en época de estiaje, y se adoptarán asimismo precauciones para minimizar la turbidez y evitar procesos de contaminación sobre aguas. Los cruces de la maquinaria sobre los cauces se realizarán por la traza de la carretera actual y se priorizará la realización de los trabajos desde las orillas.

10. 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 períodos 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.

11. En caso de requerirse materiales de préstamos, deberán proceder de instalaciones debidamente autorizadas. Finalizadas las obras, se retirarán los volúmenes y elementos sobrantes, así como los residuos generados, gestionándose conforme a su calificación de acuerdo con la legislación vigente.



12. Todas las nuevas superficies generadas y que no están incluidas en las ocupaciones definitivas, deberán ser convenientemente revegetadas. Se realizará el extendido de la tierra vegetal, previamente retirada, sobre los taludes de la carretera y demás superficies afectadas. En el caso de que los taludes superasen los 30º, con objeto de fijar los taludes, evitar su erosión y mejorar la integración paisajística, se procederá a su revegetación mediante una siembra a voleo de gramíneas y leguminosas o mediante hidrosiembra. 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. Asimismo, se deberá restaurar adecuadamente cualquier otra superficie de vegetación natural afectada por las obras, incluyendo los tramos de la carretera actual que queden en desuso. También se realizarán las reposiciones de marras que sean necesarias.

13. Se tomarán las medidas oportunas para evitar vertidos (aceites, hormigón, combustibles, etc.). Los cambios de aceites, reparación de maquinaria o limpieza de hormigoneras se realizarán en zonas expresamente destinadas para ello, alejadas de los cauces de barrancos y arroyos o de cualquier otro punto de agua, y fuera de las zonas con vegetación natural. Tras la finalización de las obras, se retirarán, las infraestructuras temporales de obra, los acopios de material sobrante y cualquier residuo generado se gestionará conforme a su calificación. El entorno deberá quedar en perfectas condiciones de limpieza, y deberá quedar garantizada la adecuada reposición de servicios y obras que puedan resultar afectadas por las obras. El proyecto definitivo incorporará un plan de gestión de residuos, concreto y adaptado a las condiciones particulares de las actuaciones previstas, de acuerdo con lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, 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. 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.

15. 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 normativa y planificación 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. En caso de alerta de incendios el director facultativo determinará la procedencia de la realización



o no de aquellos trabajos que puedan originar un incendio forestal, indicará las medidas necesarias a seguir para su prevención, y se responsabilizará de cualquier accidente o incendio que se pueda provocar. No se realizará ningún trabajo cuando la alerta sea rojo plus. (consultable en <https://www.aragon.es/prevencion-y-extincion-de-incendios-forestales/niveles-de-alerta>).

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, 22 de diciembre de 2025.

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