



# PROYECTO TORO

## MEMORIA DEL PROYECTO DE INTERÉS GENERAL Y AUTONÓMICO (PIGA)

EU3-12-00-00-EN-RPT-0022

**Justificación de Cumplimiento Normativa Carreteras**

**Nota de Confidencialidad.** La información contenida en este documento tiene carácter confidencial y es propiedad exclusiva de **STELLANTIS España S.L.U.** (el "**Propietario**"). Queda prohibida la divulgación y transmisión de dicha información, en todo o en parte. La persona que tenga acceso a la información contenida en este documento se obliga a mantener en estricta confidencialidad dicha información y no podrá copiarla, reproducirla, transcribirla, o revelarla a terceros, en todo o en parte, sin la autorización previa y por escrito del Propietario, y a no usar en beneficio propio o ajeno la información aquí contenida, en todo o en parte, y asume toda la responsabilidad por el uso, divulgación o cesión a terceros. Asimismo, toda persona que tenga acceso a este documento acepta que la información contenida en el mismo es valiosa y su divulgación no autorizada puede perjudicar al Propietario, por lo que se obliga a mantener indemne al Propietario de todos los daños y perjuicios producidos como consecuencia del incumplimiento de la obligación de confidencialidad establecida en este documento.

Mayo 2025

**IDOM**

## CONTENIDO DEL DOCUMENTO

<b>1. INTRODUCCION Y OBJETO .....</b>	<b>2</b>
<b>2. AGENTES INTERVINIENTES .....</b>	<b>4</b>
<b>3. JUSTIFICACIÓN.....</b>	<b>5</b>
3.1. CARRETERA A-68.....	6
3.2. CARRETERA A-122.....	7
3.3. CARRETERA AP-68 .....	8
3.4. VIAL POLÍGONO ENTRERRIOS.....	8
<b>4. CONCLUSIONES .....</b>	<b>9</b>

## 1. INTRODUCCION Y OBJETO

El presente documento conforma el documento justificativo del cumplimiento de la normativa referente a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y la Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón, de las zonas adyacentes a las carreteras que rodean el Proyecto TORO.

Dicho proyecto se tramita como Proyecto de Interés General de Aragón (en adelante, PIGA) ante el Gobierno de Aragón. El Proyecto TORO (también referido a lo largo del documento como “el Proyecto”) es la nomenclatura que recibe el conjunto de la inversión que STELLANTIS va a llevar a cabo en sus diferentes fases con el objeto de la construcción de una Gigafactoría de baterías para la fabricación de celdas y ensamblaje de módulos para baterías destinadas a la producción de vehículos eléctricos. De manera complementaria a la construcción de la nueva Factoría, se incluye dentro del ámbito del PIGA una nueva: subestación eléctrica 220/30/20kV y una línea de conexión entre dicha subestación y la existente de STELLANTIS.

Mediante el desarrollo del Proyecto, STELLANTIS prevé la construcción de unas nuevas edificaciones en la que se alojarán los equipos y procesos productivos requeridos por la Gigafactoría para la fabricación de celdas y módulos, que constituirán las baterías finales para su posterior incorporación en los vehículos. De esta manera, se dispondrá de una serie de edificios de nueva construcción, junto a la actual planta de producción de automóviles, en la denominada zona *greenfield*.



Figura 1: Ubicación Proyecto TORO Polígono Industrial Entrerrios. Fuente: Google Earth

También se van a reacondicionar varios edificios de la factoría de STELLANTIS para la nueva Gigafactoría, en concreto, los edificios Z42 y Z71, los cuales actualmente se encuentran vacíos para acoger los edificios de montaje de módulos y almacén de módulo respectivamente. Junto al almacén de módulos se va a acondicionar una nueva zona de parking junto a puerta 7 y el edificio de control de accesos nº3. Por otra parte, se van a desmontar las zonas de instalaciones Z54 y Z55 así como las casetas de contratas para la construcción de los nuevos edificios de montaje de módulos nº2 y sus servicios auxiliares.

Igualmente se presenta como Apéndice al presente documento el Estudio de Movilidad generada consecuencia de la citada implantación, con el objetivo de:

- Caracterizar la situación actual del tráfico
- Calcular la movilidad generada por la nueva implantación
- Analizar la situación futura del tráfico

## 2. AGENTES INTERVINIENTES

El Proyecto TORO se presenta a instancia de STELLANTIS España.

**Promotor (STELLANTIS ESPAÑA, S.L.)**

C.I.F. nº B-50629187

Domicilio Social: Avenida Citroën, 3-5, 36210 Vigo (Pontevedra)

**Emplazamiento:**

Polígono Industrial Entrerrios (Figueruelas)

50639 Zaragoza, España.

**Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:**

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN

Dirección: Plaza de Santa Cruz, 19  
50071, Zaragoza, España.

Teléfono: 976 222 183

**Gobierno de Aragón**

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

Dirección: Edificio Pignatelli. Pº María Agustín, 36.  
50004, Zaragoza, España.

Teléfono: 976 714 000

**Ayuntamiento de Figueruelas**

Dirección: Av. Zaragoza, 11.  
50639, Zaragoza, España.

Teléfono: 976 656 002

### 3. JUSTIFICACIÓN

La nueva Gigafactoría se ubicará en el polígono industrial Entreríos rodeado de cuatro carreteras cuya influencia e impacto se ha de considerar.

Por el este de Proyecto se ubica la A-68, carretera tipo autovía y desdoblamiento de la antigua nacional N-232. En esta misma dirección pero al otro lado del núcleo urbano de Figueruelas y el trazado del Canal Imperial de Aragón, discurre la AP-68, carretera tipo autopista. Ambas carreteras están sujetas a lo dispuesto en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Por el sur del ámbito del Proyecto se encuentra la A-122, carretera autonómica de primer orden, considerada una carretera convencional, la cual está bajo lo dispuesto en la Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón. Finalmente rodeando a todo el complejo de STELLANTIS, discurre el vial interior del Polígono Industrial Entreríos catalogada como vía de servicio.



Figura 2: Ámbito del Proyecto Toro en el polígono Entreríos. Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con lo dispuesto en la mencionada Ley de Carreteras, la realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección requerirá la autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. Igualmente, en las zonas de protección de la carretera solo se podrán realizar obras o instalaciones compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de las carreteras.

En los siguientes apartados se pasa a justificar el cumplimiento de las distancias y zonas de protección para cada una de las vías.



### 3.1. CARRETERA A-68

En la Figura 3 se delimitan las distintas zonas de protección conforme a lo dispuesto en la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras:

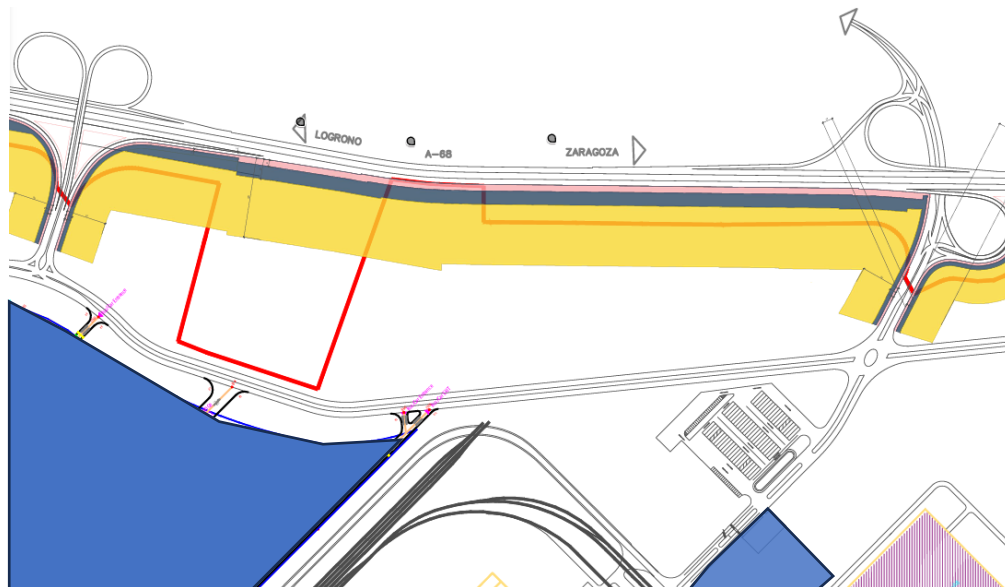


Figura 3: Zonas de protección A-68. En azul, las zonas más próximas de la nueva Gigafactoría. Fuente: Elaboración propia

- Zona de dominio público (artículo 29). Representada por la franja rosa en la Figura 3. Se trata de una banda de 8 metros de anchura que parte desde el borde de la propia carretera del Estado (A-68) hacia el exterior de esta, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista. La carretera de conexión entre la vía de servicio y la autovía se convierte en convencional, motivo por el cual se reduce la zona de dominio público a una anchura de 3 m (acceso a puerta 7 de la Factoría de STELLANTIS y rotonda del enlace noreste).
- Zona de servidumbre (artículo 31). Representada por la franja gris oscuro en la Figura 3. Se trata de una banda delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por la línea paralela a la arista exterior de la explanación, con una distancia de 25 metros entre las delimitaciones, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista. En la carretera de conexión entre la vía de servicio y la autovía se reduce la zona a una anchura de 8 m (acceso a puerta 7 de la Factoría de STELLANTIS y rotonda del enlace noreste).
- Zona de afección (artículo 32). Representada por la franja amarilla en la Figura 3. Se trata de una banda delimitada interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por una línea paralela a la arista exterior de la explanación, con una anchura de 100 metros, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista. En la carretera de conexión entre la vía de servicio y la autovía se reduce la zona a una anchura de 50 m. (acceso a puerta 7 de la Factoría de STELLANTIS y rotonda del enlace noreste).
- Zona de edificación (artículo 33), a ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autovías. En este caso no se indica en la imagen porque la suma de las zonas de protección supera los 50 metros que cita este artículo. En la

### 3.2. CARRETERA A-122

- Zona de dominio público (artículo 39). Se trata de una franja de 3 metros de anchura que parte desde el borde de la propia carretera del Estado (A-122) hacia el exterior de esta, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.
- Zona de servidumbre (artículo 42), delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por la línea paralela a la arista exterior de la explanación, con una distancia de 8 metros entre las delimitaciones, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.
- Zona de afección (artículo 43), delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por una línea paralela a la arista exterior de la explanación, con una anchura de 50 metros, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.
- Zona de edificación (artículo 44), a ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 18 metros en red básica.

Proyecto TORO. Memoria Proyecto de Interés General y Autónomo (PIGA)  
EU3-12-00-00-EN-RPT-0022 Justificación de Cumplimiento de Normativa de Carreteras



### 3.3. CARRETERA AP-68

Las zonas de protección en la autopista AP-68 conforme a la Ley de Carreteras no se ven afectadas por el ámbito de la Gigafactoría dado que la distancia más próxima entre la vía y el complejo es de aproximadamente 1.100 metros, Figura 5.



Figura 5: Zonas de protección AP-68. Fuente: Google Earth.

### 3.4. VIAL POLÍGONO ENTRERRIOS

Esta carretera está catalogada como una vía de servicio del polígono, por discurrir paralela a la vía principal (A-68) dando “acceso desde está a propiedades, establecimientos comerciales o residenciales ubicadas a lo largo de la autovía”. Este tipo de vías según el artículo 28.4 de la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, solo tiene como zona de protección de carreteras la zona de dominio público. Esta franja es de tres metros de anchura, partiendo desde el borde de la propia carretera hacia el exterior de esta, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista. Las demás zonas de protección no tendrán efecto en dicha carretera.

#### 4. CONCLUSIONES

Con lo anteriormente expuesto, se entiende debidamente justificado que el Proyecto TORO no afecta al régimen de las zonas de protección de las carretas alrededor del Polígono Industrial Entreríos, por lo que no se requiere de ninguna autorización específica en dicha materia por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ni de la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón.

De igual manera y a la vista del Estudio de Movilidad generada consecuencia de la implantación de la nueva Gigafactoría, el cual se adjunta como apéndice al presente documento, se concluye que:

- Esto se debe, principalmente, a que el 75% de las personas trabajadoras de la planta acuden a su lugar de trabajo con los autobuses lanzadera que conectan Zaragoza con la planta de STELLANTIS.
- Para la situación futura, se prevé que la nueva planta genere un total de 4.238 nuevos puestos de trabajo, repartidos entre personal de producción (3.861 personas) y oficinas (377 personas). Manteniendo el servicio de bus de empresa con una participación del 75% sobre el total de personas trabajadoras, este incremento de la movilidad no generará una afección negativa respecto a la situación actual porque las puntas de entrada y salida de ambas plantas no coincidirán, lo que permite que la infraestructura existente actual sea suficiente para dar servicio a la demanda que se generará.