

AMPLIACIÓN DE APORTACIONES
AL PROYECTO INICIAL
DE
AEROPARQUE TECNOLÓGICO-INDUSTRIAL
DEL
AERÓDROMO de GARRAY (Soria)



As. Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza
(ASDEN-Ecologistas en Acción de Soria)
Apartado Correos 168. Soria
administración@asden.org
www.asden.org
www.ecologistasenaccion.org



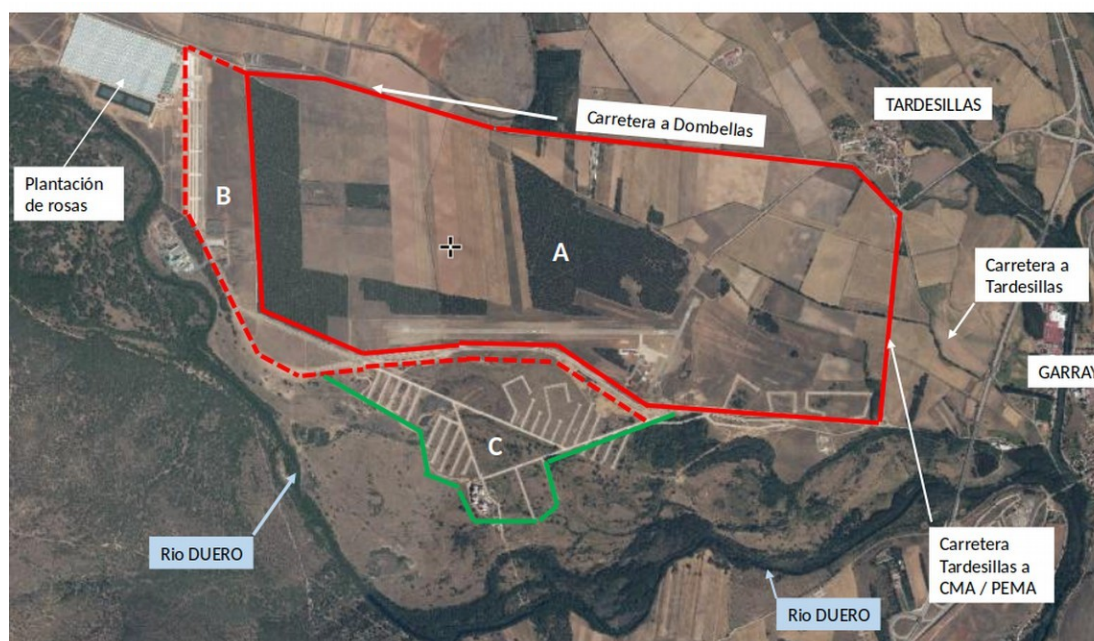
Introducción

Este documento tiene como finalidad el aportar, concretar y ampliar la información a las consideraciones relativas al proyecto de “Aeroparque Tecnológico-Industrial del aerodromo de Garray” de la empresa Layonair que fueron remitidas por ASDEN a la Excma Diputación de Soria el 27/09/2019.

A lo largo del escrito de ASDEN manifestábamos en la página 4 ***“Tampoco podemos negar el interés por actividades tan interesantes como es la formación prometida a través del Primer Centro Integral de relevancia educativa aeronáutica en España”***. Y en la página 11: ***“si realmente se trata de un proyecto realista, con base fundada de su viabilidad, adelante”***.

En documento quedaba perfectamente explicado que el área de actuación según nuestra interpretación de la escueta y escasa información aportada por Layonair y Diputación estaba formada por tres sectores, ver mapa n.º 1 (elaboración propia de ASDEN basada en cartografía de la CMA, PEMA y cartografía de la propuesta de LAYONAIR) que se adjunta nuevamente:

B.- Suelo industrial del PEMA. (Antes suelo rustico).....	58has
C.- Suelo protegido ocupado por el PEMA. (Antes suelo SNUP).....	63has
A.- <u>Otro suelos propuestos por LAYONAIR. (Suelo rustico y urbanizable)....</u>	<u>389has</u>
Total	510has



A	— Terreno incluido en la propuesta presentada por LAYONAIR sobre suelo RUSTICO.	389	} TOTAL= 510 has
B	- - - PEMA en Suelo Rustico recalificable	58	
C	— PEMA NO recalificable	63	

INTRODUCCIÓN

La denominación que dieron a la propuesta presentada era la de PARQUE TECNOLÓGICO-INDUSTRIAL DEL AERÓDROMO DE GARRAY.

La propia denominación del proyecto“ PARQUE TECNOLÓGICO-INDUSTRIAL DEL AERÓDROMO DE GARRAY.” muestra que sus elementos fundamentales son la necesidad de unas pistas de aterrizaje para aviones de considerable tamaño, al igual que el aeropuerto de Teruel.

En tanto no existan tales pistas y áreas de rodadura (o hayan confirmado que se cumplen con las condiciones territoriales, económicas y legales para construirlas) de poco sirven las especulaciones o promesas de levantar grandes hangares de reparación o reconversión de aviones de pasajeros, o de un museo de aviones históricos, si no tienen donde aterrizar. ¡No podemos empezar la casa por el tejado!

De la documentación que ha aportado la Excma. Diputación, y de sus indicaciones verbales, se concluye que estas pistas y hangares vinculados a las aeronaves son el corazón del proyecto, y que la construcción de tales infraestructuras no afectan a la zona de suelo protegido en litigio en el procedimiento judicial del PEMA.

A continuación se va a intentar mostrar que hay zonas con superficie suficiente y con las características adecuadas para desarrollar el proyecto de Layonair, e incluso para iniciarlo inmediatamente, sin verse afectado por el proceso judicial del PEMA.

Incluso hay alternativas que requieren de las decisiones de las administraciones competentes en materia urbanística que podrían agilizar la ejecución completa del ambicioso proyecto independientemente de la decisión de ASDEN respecto al Recurso presentado ante el Tribunal Supremo.

¿Esto es posible? ¡Sí, y a continuación se demuestra de forma clara!

A) ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS TERRENOS QUE LA DIPUTACIÓN QUIERE PONER A DISPOSICIÓN DEL PROYECTO DE AEROPARQUE:

A continuación se pasa a mostrar con más detalle e información gráfica la disponibilidad de terrenos (diferenciándolos por su actitud territorial y jurídica para acoger las actividades e instalaciones del proyecto de Aeroparque). Análisis que sorprendentemente no han realizado ni la Excmá Diputación, ni sus técnicos ni la empresa Layonair.

I) El sector que ASDEN denomina como "C", dentro del Parque Empresarial del MEDIO AMBIENTE (PEMA), tiene una extensión de 63 hectáreas y es una zona de gran valor ambiental reconocido en documentos de la propia Junta de Castilla y León en los proyectos de la Ciudad del Medioambiente (CMA) y posteriormente en el Parque Empresarial del Medio Ambiente(PEMA).

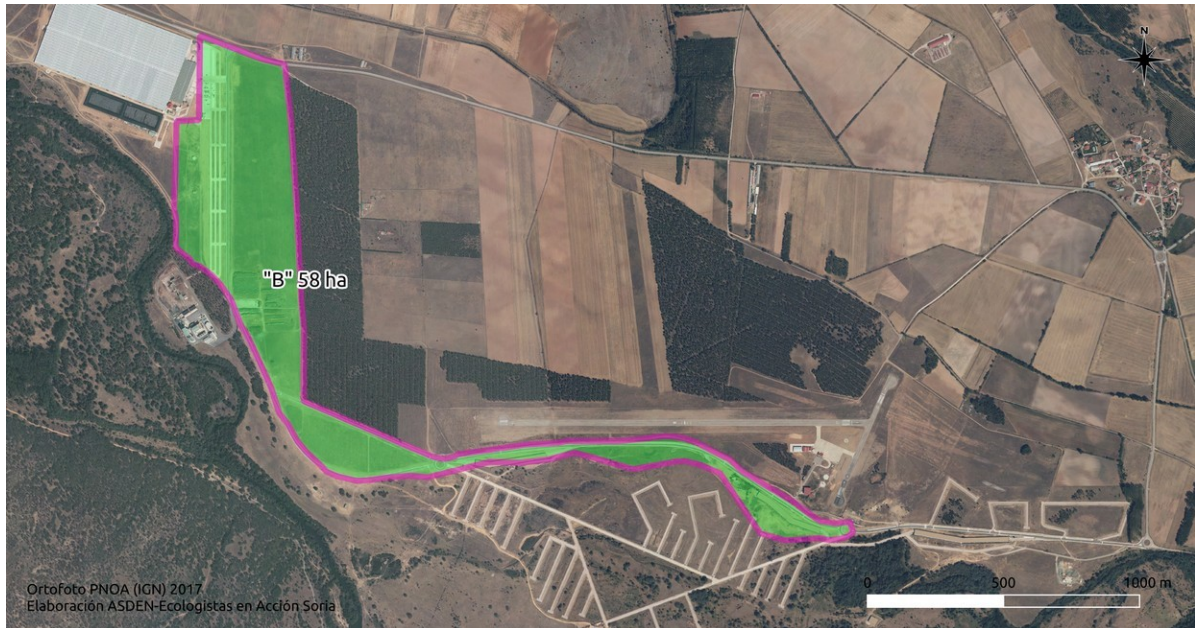
Mapa 2. Representación de la zona "C" 63 hectáreas que tenía la consideración de suelo protegido y que fue recalificado por la inconstitucional Ley 6/2007 de la Ciudad del Medioambiente.



Proyectar aquí algún tipo de pista de aterrizaje es inviable por su orografía, hidrología y sustrato litológico, y por los requerimientos de espacio que exige el futuro aeropuerto. Prueba de ello es que la propia propuesta de LAYONAIR no lo contempla en su cartografía del aeropuerto a construir.

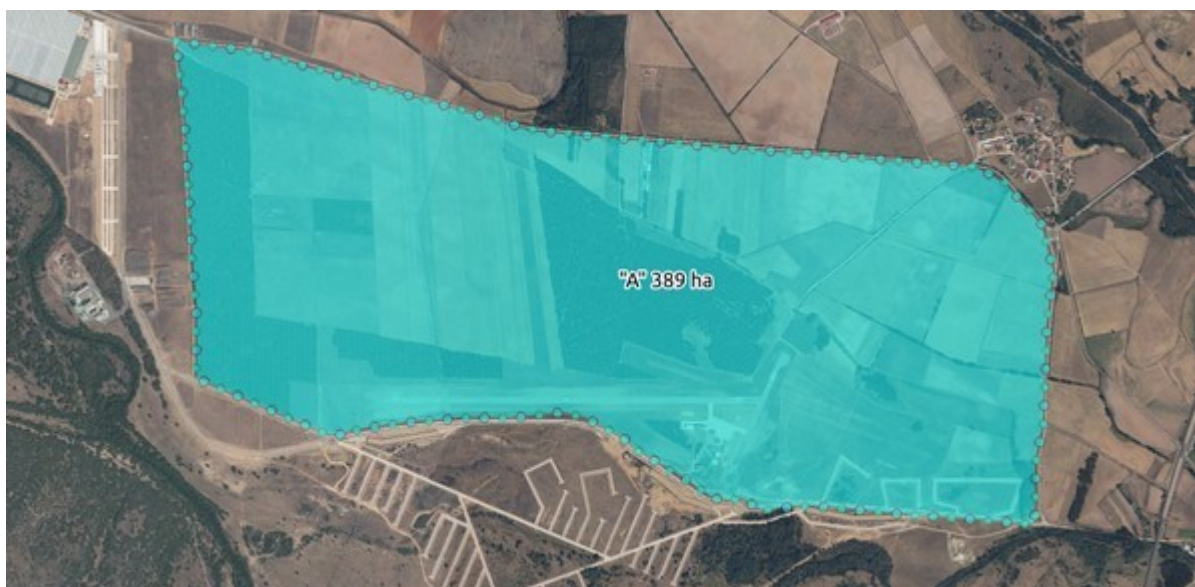
II) Dentro del PEMA, el área que ocupa suelos previamente calificados como apto para urbanizar y rústicos (zona “B” con 58 hectáreas) ya tiene calles e infraestructuras urbanísticas casi terminadas y requerirían ser destruidas en parte para instalar las nuevas pistas de aterrizaje.(ampliación de la actual hacia el oeste)

MAPA 3. Zona “B” del PEMA urbanizada sobre suelos rústicos y apto para urbanizar, que se verían afectados por la ampliación del futuro aeropuerto.



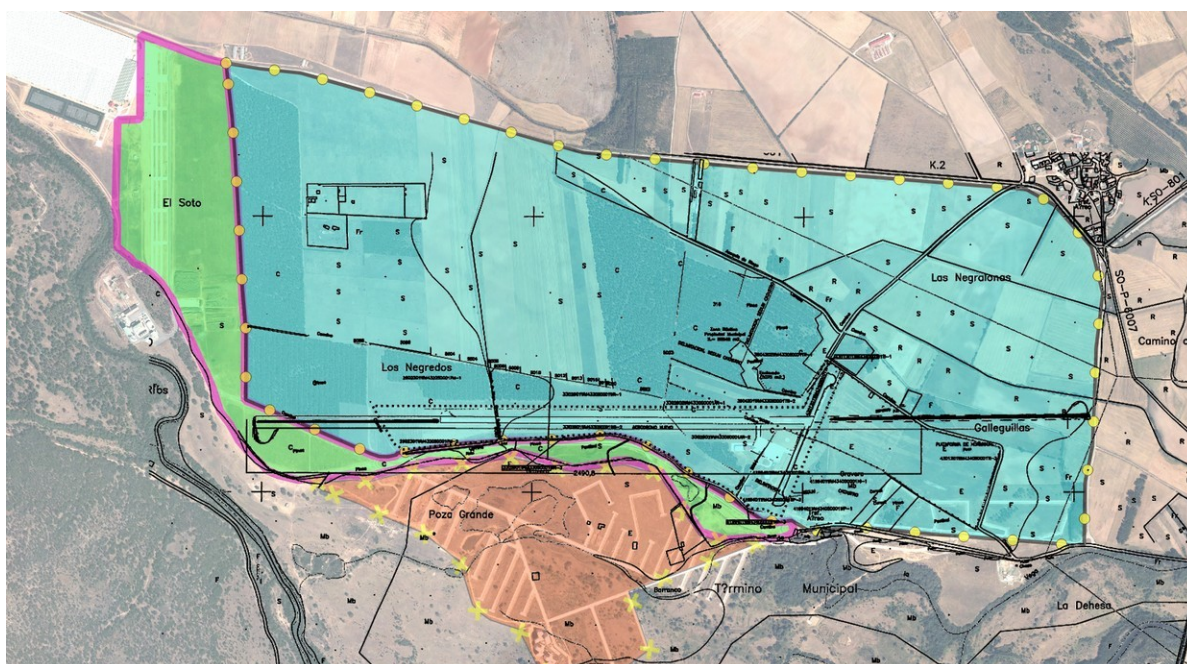
III) El sector donde se pueden ampliar las pistas y hangares no es otro que el “A”, con 389 hectáreas, donde ya se incluye la actual pista de aterrizaje. Es una elevada extensión y de orografía totalmente plana y no está atravesada por ninguna infraestructura urbanística.

Mapa 4. Perímetro de la zona “A” no afectada por el PEMA



En la propuesta de ampliación de la pista de aterrizaje/despegue presentada en el documento de LAYONAIR en su borrosa cartografía, se vislumbra que se proyecta justo encima de la actual pista pero con mayores dimensiones, llegando a afectar a terrenos incluidos en el PEMA (sector “B”)

Mapa 5. Superposición de cartografía de propuesta de Layonair de pistas de aterrizaje clasificación de zonas identificada por ASDEN y límites del PEMA



Es decir, que dada la situación jurídica del PEMA hay unas pocas hectáreas que se pretenden incluir en la propuesta del Aeroparque industrial y que no son aptas para hacer las pistas de aterrizaje y sus hangares por las características del terreno o por entrar en confrontación con el Decreto del PEMA. Sin embargo la ampliación de la pista hacia el este, hacia Garray, solo afectaría a terrenos situados dentro del sector “A” fuera del PEMA.

Por todo lo analizado anteriormente y si la viabilidad económica del proyecto la consideran aceptable las administraciones afectadas y el promotor, la situación judicial del PEMA **no supone ninguna traba para su ejecución y inicio de actividad del aeroparque**

Curiosamente, para la Diputación es necesario y obligatorio la disponibilidad de la Cúpula de la Energía cuya construcción y uso nunca ha sido justificado de forma razonable ni en la CMA ni en el PEMA; y que ni siquiera aparece referido en el proyecto de LAYONAIR. Además nadie he valorado su estado y adecuación arquitectónica y los costes que supondría darle los usos que ahora se plantean. Estamos convencidos de que dado el estado actual de las Cúpulas y de su diseño y distribución interior, es mas barato y practico hacer un nuevo edificio para un uso determinado que adaptar el edificio de las Cúpulas para ese nuevo uso.



B) POSIBILIDADES DE INICIO DE LA ACTIVIDAD DEL AEROPARQUE

El proyecto del Aeroparque como vamos a demostrar a continuación puede iniciar su actividad e instalación con cierta rapidez, siempre y cuando las administraciones locales y autonómicas sean diligentes para realizar una serie de cambios jurídicos, administrativos y urbanísticos, y que podrían haber iniciado hace meses:

B-I) Hay a disposición del proyecto 10 hectáreas (que están incluidas en el sector “A”), Calificadas en el nuevo planeamiento de Garray como “Suelo urbanizable industrial”, que ya están urbanizados y que no están afectados por el PEMA ni por el proceso judicial. Sobre ellos se pueden empezar a construir (con una sencilla tramitación administrativa) las edificaciones e instalaciones que según LAYONAIR requiere para desarrollar en la primera fase y empezar a trabajar las primeras empresas.



Mapa 6. Superficie urbanizable según normas urbanísticas de Garray (10 hectáreas)



B-II) Existe un aparcamiento de 350 metros de largo y una superficie de 7.254 m² situado al sur de las 10 hectáreas citadas en el anterior párrafo que está en terreno calificado como terreno rústico por las normas urbanísticas de Garra y, y que inexplicablemente quedaron fuera del PEMA, siendo por tanto factible su utilización actual.



Mapa 7. Ubicación del aparcamiento no afectado por el PEMA y su proceso judicial.



B-III) Se deben recalificar las 389 hectáreas del sector “A” (no afectadas por el PEMA) (ver mapa 4). Con la apreciación que hacemos ahora que ya hay 10 hectáreas que están con las calles construidas y calificadas como urbanizables.

Cuando se haga este trámite se podrán iniciar inmediatamente las obras de la pista de aterrizaje, su urbanización y los hangares, así como las instalaciones para el Centro Integral de Formación Aeronáutica y el Museo de aviones históricos y para otras diversas empresas de las que nos indican que están muy interesadas en venir a Garra. Según la propuesta de Layonair, cinco empresas el primer año y diez el segundo.

C) RESOLUCIÓN DEL ESCOLLO JUDICIAL DEL PEMA

Ya en el mes de abril, antes de las elecciones municipales, desde la Diputación se ha planteó que ASDEN retirara el recurso de casación interpuesto ante el Tribunal Supremo como única solución a la inclusión de los terrenos del PEMA en el proyecto del Aeroparque tecnológico-industrial.

Si tan importante y necesaria es la superficie del PEMA para llevar a buen puerto el interesante Aeroparque y la mayor parte de los empleos, que es de suponer estarán ligados a la construcción y uso de las nuevas pistas de aterrizaje, existe una solución igualmente válida y que agilizaría aún más la implantación de actividades empresariales. Nos referimos a la derogación del Decreto 18/2015 del PEMA que debe ser realizada por la entidad que lo aprobó, que es la Junta de CyL. En este caso automáticamente dejaría de estar judicializado el PEMA ya que **ASDEN solo se opone a la urbanización y la construcción en el sector “C”** por ser un suelo no urbanizable especialmente protegido, pero no se opone al sector “B” que está ocupando un suelo rústico común.

CONCLUSIONES:

Hemos mostrados varios y valiosos detalles que son poco conocidos por la ciudadanía y que la Diputación y Ayuntamiento de Garray han omitido a pesar de que son conocidos e importantes para propiciar la inmediata puesta en marcha de las primeras fases del proyecto de Aeroparque de Lyonair.

Estos detalles y consideraciones geográficas, urbanísticas y jurídicas inducen a sacar las siguientes conclusiones que esperamos sean de utilidad para que avanzar al proyecto de Aeroparque industrial-tecnológico:

Conclusión I) Existen instalaciones construidas bajo el amparo de la CMA que no tienen ningún obstáculo judicial para empezar a usarse con una mínima tramitación urbanística.

Manifestaba recientemente la Alcaldesa de Garray que se había reunido con una empresa montadora de drones y que le había mostrado lo que iban a ser los garajes construidos bajo el proyecto de la Ley de la CMA (que recordemos es Inconstitucional). Indicándole la empresa que esos aparcamientos soterrados eran unas instalaciones ideales para este fin. Como se ha indicado hay un aparcamiento

de 7.254 m² totalmente acabado, con instalaciones y acceso directo desde una calle principal. Esta edificación está fuera del PEMA, con lo cual no hay problema para que inmediatamente se establezca esta empresa.

!Curiosamente esta cuestión no ha sido nombrada por la propia alcaldesa de Garray que es la que debe promover ese cambio urbanístico! Ni nadie le ha exigido que concrete la adecuación y validez de tales instalaciones.

Conclusión II) En base a la resolución del RECURSO en tramitación y aceptado por el Tribunal Supremo, se pueden dar las siguientes circunstancias:

1º.- Que el Tribunal Supremos desestime el recurso, con lo cual las obras **NO TENDRÍAN NINGÚN PROBLEMA** para su ejecución, incrementándose 58 hectáreas (sector “B”) a las ya iniciadas en el sector “A”. En todo caso la zona “C” (63 hectáreas) no podría albergar instalaciones aeroportuarias debido entre otras cosas a su relieve. Eso sí el Decreto del PEMA habría que modificarlo sustancialmente porque se vería afectado por el nuevo aeropuerto.

2º.- Si el Tribunal Supremo estima los planteamientos del recurso de ASDEN, **no habría ningún problema** para el desarrollo del proyecto aeroportuario, ya que se dispone de 389 hectáreas del sector “A” que son las adecuadas para el proyecto aeroportuario. En caso de que la afluencia de empresas sobrepasara este sector, sería **perfectamente ampliable** al norte y al este del sector indicado, de acuerdo con las Normas de Planeamiento de Garray aprobadas en el año 2018. Y por supuesto **se podría legalizar fácilmente la zona B de 58 hectáreas del PEMA** que incluyen los otros dos aparcamientos, algo a lo que no se opondría ASDEN.

3º.- Si la Junta de Castilla y León anula el Decreto 18/2015 por el que se aprobó el PEMA, tendríamos disponibles como suelo rustico 58 hectáreas (sector “B”) que añadido a las 389 del sector “A”, sumaría 447 hectáreas. Terrenos que no tienen ningún problema judicial para edificar. Si la JCL lo quiere, la anulación del citado Decreto es inmediata: un acuerdo de gobierno y su publicación en el BOCyL.

Esta última posibilidad tiene enorme interés, en especial considerando el punto de vista de la Diputación y del Ayuntamiento de Garray que defienden la legalidad del Decreto del PEMA.

He aquí la explicación: el supuesto del respaldo judicial del Tribunal al Decreto del PEMA conllevaría que la ampliación del aeropuerto, así como el uso del suelo de PEMA, exigiría la modificación del Decreto. Esto es un procedimiento jurídico y administrativamente muy complejo y lento frente a una simple modificación de unas normas urbanísticas que se podrían iniciar ya si se deroga el Decreto del PEMA.

Es decir que la derogación del Decreto del PEMA es la vía más rápida y sencilla para que el proyecto de aeropuerto y reparación, remodelación y reciclaje de aviones de grandes dimensiones se desarrolle en todas sus fases de forma segura y ágil.

Conclusión III) Esta propuesta de LAYONAIR se presentó a la Diputación hacia el mes de marzo. No ha salido al público hasta el 19-9-2019 cuando se nos entrega una copia a ASDEN para que opine (Curiosamente no se ha entregado a ningún agente social más). Lamentamos que se haya tardado seis meses.

Por otra parte resulta poco acertado que se publicitase un proceso de dialogo poniendo en boca de ASDEN lo que políticamente interesaba y antes de que ASDEN se manifestase y emitiese argumentos, todo ello quizás porque se ha pretendido que sea un tema de campaña electoral.

Si las Instituciones consideran interesante y viable la propuesta de LAYONAIR, pueden inmediatamente centrar su atención en las 10 hectáreas urbanizables, en el aparcamiento que queda fuera del PEMA y en el sector "A". Sin embargo, y por el contenido y tono de su discurso tras presentar nuestras consideraciones el día 27/09/2019, han preferido culpar a ASDEN para ocultar su inexplicable falta de acción para iniciar los tramites administrativos que están en su mano.

**YA SE PODRÍAN HABER INICIADO MUCHAS ACTUACIONES EN
LUGAR DE PERDER UN SEMESTRE COMPLETO.**

Conclusión IV y última) Indiscutiblemente, las fases iniciales proyectadas por Layonair del Aeroparque se puede empezar inmediatamente. Si no lo hacen así, es la Diputación quien deberá justificar que es inviable y sus causas, de lo contrario ellos y sólo ellos serán los responsables de esta oportunidad que se nos brinda.

Que no carguen responsabilidades sobre quienes lo que pretendemos es que todos, particulares e Instituciones hagan una interpretación correcta de las leyes sin ningún tipo de privilegios. Todo ello de acuerdo a los principios del Estado de Derecho en el que vivimos.

Nuestro propósito, como sin duda es el suyo, es conseguir estas inversiones con una amplia y positiva repercusión social y económica sobre la provincia

Soria, 11 de octubre de 2019

Asociación ASDEN-Ecologistas en Acción de Soria