**ASUNTO: Consideraciones en relación con el “AEROPARQUE TECNOLÓGICO-INDUSTRIAL DEL AERÓDROMO” de Soria-Garray**

"La Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza" (ASDEN” comparece en su propio nombre y derecho ante la DIPUTACION Provincial DE SORIA

**1.-INICIO**

El 19-9-2019 ASDEN tiene una reunión con el Presidente y otros miembros de la Diputación Provincial de Soria, donde se nos dio a conocer la propuesta presentada por LAYONAIR en relación a un posible “AEROPARQUE-AERÓDROMO EN Garray (Soria)”, documento fechado en marzo de 2019.

**CONSIDERACIONES** sobre dicha propuesta:

**2.- PRESENTACION DE LA PROPUESTA DE LAYONAIR**

Indiscutible y no por casualidad, este “**AEROPARQUE TECNOLÓGICO-INDUSTRIAL DEL AERÓDROMO**” de Soria-Garray se parece muy considerablemente al Proyecto de “PARQUE EMPRESARIAL DEL MEDIO AMBIENTE” (PEMA) (Decreto 18/2015).

Este se definía como: espacio que integrase instituciones de investigación, desarrollo e innovación, actividades empresariales y de servicios, en el entorno y la sostenibilidad del desarrollo, ejecutado mediante obras públicas y privadas, permitirá reducir al mínimo las inversiones necesarias para su remate, íntegramente situadas en el término municipal de Garray, disponibilidad de recursos de alta calidad, puesta en valor del paisaje, con óptimas condiciones de accesibilidad, actividades vinculadas a la investigación, figurar entre los sectores más dinámicos de la economía europea, atraer actividades empresariales generadoras de empleo de alta cualificación, optando por dar protagonismo a la apuesta por la tecnología, la innovación o crear un nuevo modelo económico, viable y sostenible.

En nuevo parque se declara como: “nuevo concepto NO realizado aún en España. Su carácter INNOVADOR pionero en forma y contenido en un área integradora en donde la suma de todos sus sectores creando futuro, estabilidad y rentabilidad al Pueblo en donde se ubica, su Provincia y a su Comunidad. Su Sostenibilidad, su Progreso Evolutivo, y su Futuro, parten de una base muy sólida y consistente que le permitirán garantizar el éxito, llegando a ser en su día económico, sostenible y rentable”.

**3.- ANALISIS DE LA PROPUESTA DE LAYONAIR**

La exposición de la propuesta de síntesis del anteproyecto de LAYONAIR, es algo absolutamente inconcreto. Se limita a 4 páginas de texto, una página con fotos aéreas del Soto de Garray, 1 página con fotos aéreas del aeropuerto de TERUEL sacadas de internet, 1 foto aérea del área contemplada, 1 plano de situación consistente en una carta de aproximación aérea, 1 plano con la nueva pista de aterrizaje, donde no se contempla la actual carretera asfaltada y con aceras de tacos de madera de Tardesillas a la rotonda de acceso a la CMA-PEMA y 1 plano de las calles del PEMA.

Con esta documentación mal se puede pedir a nadie que se comprometa con este “proyecto”.

Nada se concreta, aunque fuese mínimamente:

A.- No hay un mínimo compromiso con empresas conocedoras del proyecto que manifiesten su interés para venir a Garray y el plazo para su implantación.

B.- No hay la más mínima planificación sobre las fases de ejecución de estas.

C.- Nada sobre algo tan elemental como instalaciones generales y privadas.

D.- Sin un avance mínimo sobre las inversiones a realizar, con presupuesto orientativo, lo único que indica es “desarrollo inmediato a costos muy reducidos”.

E.- Puestos aproximados de trabajo contemplados por cada una de estas empresas.

F.- Planes de inversión de las empresas y de las instituciones provinciales y regionales.

Más parece una carta a los Reyes Magos. Quién puede negarse a:

1.- Proyectos l+D+I

2.- Nuevas tecnologías de construcción para elementos de las aeronaves.

3.- Centro del Museo de la Fundación Infante de Orleans.

4.- Transporte Aéreo, hangares, almacenes y Medios.

5.- Oficinas empresas de Software y sistemas.

6.- Oficinas de diseño y control de vuelo.

7.- Fabricación de elementos de Aeronaves, Helicópteros y Drones.

 8.- Transformaciones Menores y Mayores de Aeronaves - Helicópteros.

 9.- Reconversiones y adaptaciones de la nueva Normativa al transporte aéreo.

10.- Reciclaje de aeronaves, sus componentes, motores y electrónica.

11.- Plataforma de Recuperación y Desguace de aeronaves.

12.- Plataforma de invernaje.

13.- Estacionamiento de larga duración.

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:

1.- Escuela de Pilotos profesionales: Aviones - Helicópteros - Drones.

2.- Escuela de Controladores Aéreos.

3.- Escuela de Tripulantes de Cabina (Azafatas)

4.- Escuela de Mecánicos.

5.- Escuela de Técnicos de Operaciones. (Tierra)

6.- Escuela de Técnicos de Operaciones en Compañías Aéreas.

**4.- ANTECEDENTES EN LA GESTION DEL AERÓDROMO**

Lamentablemente tenemos malas experiencias en cuanto a la gestión del aeródromo de Garray:

**2003-3**.- La Diputación Provincial aprobó el proyecto del aeródromo con una inversión de 1.360.485 euros pagados con fondos públicos.

**2005-11**.- Se adjudicó a la empresa Escuela de Formación Aeronáutica AIRMAN con una flota de 11 aeronaves. Manifestó que era una ubicación idónea y muy competitiva de cara al desarrollo de Soria. Presentó un macroproyecto que incluía la construcción de un aeropuerto, por parte de Airman S.L, con un hangar de 1.800 m2, la instalación de un sistema de aterrizaje por instrumentos, un sistema de orientación de aeronaves e indicación de distancia. Posibilidad de crear una línea aérea comercial de carga entre Garray, Zaragoza y Vitoria.

**2007-1**.-Presentó un proyecto para ampliar el aeródromo con la intención de que puedan aterrizar aviones ATR-72 de carga con un peso de más de 22 t y una capacidad para 70 pasajeros, con importantes mejoras técnicas, lo que haría del aeródromo de Garray un punto de referencia. Ofrece servicios de escuela de pilotos.

**2008** se celebró una etapa de la vuelta a España aérea, lo que supuso la llegada de más de 50 avionetas en el aeródromo.

**2009-3**.- Airman cede la concesión de la explotación a la empresa [Álamo Aviación](http://www.alamoaviacion.com/), con sede en Madrid.

**2012-12**.- Pierde la concesión por no haber pagado el canon de los 3 años.

**2013-10**.- la gestión del aeródromo pasa a manos de la empresa valenciana Airpull Aviation. Objetivo, impulsar la aviación en la región, así como su entorno, ideal para actividades al aire libre y crear una escuela de pilotos y paracaidismo, así como un aeroclub.

El objetivo empresarial es convertir este aeródromo en un referente de la aviación nacional e incluso, internacional.

**2015-9**.- Airpull manifiesta que **este va a ser el primer año que no tenga pérdidas económicas este aeródromo**.

**2019-1-10**.- La Diputación provincial de Soria ha licitado la construcción de un pabellón (200 m2) para eventos o actividades de formación de pilotos que se desarrollan en el mismo, en los terrenos del aeródromo de Garray por importe de 150.000 euros IVA incluido con fondos públicos. El plazo de presentación de ofertas finalizará el próximo 5 de febrero.

La gestión sigue siendo de Airpull.

RESUMEN: Más de 16 años y lo único que se ha hecho es gastar dinero público **sin rentabilidad ni económica ni social**.

Dónde están:

1.- Las inversiones privadas.

2.- El macroproyecto de hangar de 1.800 m2 (año 2005)

3.- La línea aérea comercial de carga entre Garray, Zaragoza y Vitoria.

4.- Los aviones ATR-72 de carga con un peso de más de 22 t y una capacidad para 70 pasajeros.

5.- La escuela de formación de pilotos.

6.- El aeroclub y la escuela de paracaidismo.

**5.- DATOS CONOCIDOS**

NUEVA PISTA DE ATERRIZAJES / DESPEGUES y pistas accesorias de movilidad de las aeronaves:

Según un plano aportado, por el oeste avanzaría hasta el desnivel que baja hacia el Duero. Sería necesario suprimir al menos 22 parcelas del PEMA. Quedaría todo el proyecto dividido en dos sectores, norte y sur, imposibilitando la comunicación entre ambos por la ubicación de la pista de aterrizaje de las aeronaves.

Por el este, según el plano aportado, la pista de rodadora habría que ampliarla llegando hasta unos 500 metros de la nueva carretera asfaltada, con acera en toda su longitud pavimentada con tacos de madera que partiendo del pueblo de Tardesillas llega a la rotonda que da acceso a la CMA / PEMA, con una longitud actual de un kilómetro.

Podría desplazarse toda la pista de rodadura hacia el este para no entorpecer la comunicación norte / sur por el oeste, pero por las exigencias de protección de las áreas colindantes con las pistas de aterrizaje, posiblemente habría de cortar la citada carretera nueva de Taedesullas al acceso de la CMA / PEMA. Podría hacerse de difícil accesibilidad entre los sectores norte y sur.

 **6.- PLAN ESTRATEGICO**

Se plantean este plan a desarrollar en **cinco años y, citamos textual**:

1º.- Con un perfil bajo, podríamos estar hablando de la posible incorporación de cinco empresas.

2º.- Diez empresas.

3º.- Quince empresas.

4º.- Segundo DESARROLLO del aeródromo y aeroparque con cinco empresas de medio-gran tamaño.

5º.- **CONSOLIDACION DEL PROYECTO**.

**7.- DESARROLLO EVOLUTIVO:**

Ser **SOSTENIBLE ECONÓMICAMENTE por sí mismo.**

En los dos primeros años, no alcanzará demasiada rentabilidad económica.

**8.- FUNDACION INFANTE DE ORLEANS**

Museo de aeronaves históricas.

Se nos presenta un libreto publicitario de esta Fundación:

1 página ubicación y relevancia.

2 páginas donde manifiestan su posible interés en ubicarse en Garray fechada el 10-3-2019

3 páginas explicando que es la Fundación.

3 páginas con catálogo de sus aviones.

1 página sobre el futuro de la Fundación.

2 planos de las instalaciones: Planta general (unas 3.5 hectáreas) con accesos, urbanización e instalaciones y planta primera.

74 páginas catálogo de cada una de las aeronaves en la Fundación-

En carta de dicha Fundación de fecha **10 de marzo de 2019**, manifiestan que “*van a analizar con todo detalle la documentación recibida*”.

No podemos ignorar que el **13 de febrero de 2019**, La Fundación Infante de Orleans ha confirmado su traslado a las instalaciones aéreas recientemente cerradas por la apertura del aeropuerto de Corvera (Murcia).

Manifiestan la estrecha relación de **San Javier** con la aviación y las “envidiables condiciones de vuelo”, así como que el museo será “un complemento magnífico” a la Academia General del Aire (AGA) y a la Patrulla Águila,

**9.- DESARROYO NORMATIVO DE LA PROPUESTA DE LAYONAIR**

 Según se nos informó en la reunión que mantuvimos en la Diputación Provincial, este proyecto se plantea, básicamente sobre diversos sectores reflejados en el plano que adjuntamos:

 A.- Suelo rustico de unas **389 hectáreas**.

 B.- Polígono industrial del PEMA y una estrecha franja de suelo calificado como Apto para Urbanizar a lo largo de la nueva calle que corre de este a oeste, paralela a la pista de aterrizaje, con una superficie total de unas 58 hectáreas.

 C.- Espacio incluido en el PEMA correspondiente al nivel inferior del terreno, de unas 63 hectáreas.

 Lo cual hace un total en torno a las 510 hectáreas.

El sector “A” está delimitado, al este por la nueva carretera que desde la rotonda de Tardesillas va a la rotonda de acceso al PEMA/CMA.

Al norte, por la carretera que va de Tardesillas en dirección oeste, hacia Dombellas.

Al oeste, con el polígono industrial del PEMA y al sur limita con la calle que corre paralela a la pista de aterrizaje.

Dentro del sector “A” se encuentran las actuales instalaciones del aeródromo de Garray. Dadas las características urbanísticas actuales de los terrenos contemplados en la propuesta de LAYONAIR, y contando con el cumplimiento de las normativas legales, estamos ante unas actuaciones previas, inevitables y largas de ejecutar.

Las previsiones de tiempo en el pleno desarrollo del proyecto, según la propuesta recibida, está en ejecutar todos los proyectos industriales en cinco años (ver punto 6º de este escrito). Este plazo es del todo inviable, pues ya al primer año, deberían estar funcionando cinco empresas y al segundo, diez.

Según la propuesta recibida, las actuaciones que se ven como más urgentes, por tratarse de un “**AEROPARQUE TECNOLÓGICO-INDUSTRIAL DEL AERÓDROMO”,** serían:

A.- Las pistas de aterrizaje y circulación de aeronaves.

B.- Hangares de grandes aviones para reparación, desmontado y reciclado, almacenajes, mantenimiento técnico, etc.

C.- Museo de aeronaves históricas (FUNDACION INFANTE DE ORLEANS).

Por la extensión de estas instalaciones y el **requisito ineludible de que tiene que ser una superficie totalmente plana**, solo es viable en el denominado en nuestro plano como Sector “A”.

Las actuaciones previas para actuar sobre todo este, serían a grandes rasgos:

1. Identificación de propietarios y adquisición de los terrenos para garantizar la disponibilidad de estos.
2. Modificación de las Normas Urbanísticas de Planeamiento Municipal de todo el sector.
3. Elaboración y aprobación del proyecto de urbanización.
4. Posible Estudio de Impacto Ambiental dada las características de las instalaciones a construir.
5. Autorización de los Organismos competentes en los temas vinculados con la aviación. No podemos ignorar que nos están hablando de grandes aviones de pasajeros y carga.
6. Licitación y ejecución del proyecto general de urbanización de todo el sector “A”.
7. Elaboración, aprobación y ejecución de cada una de las instalaciones empresariales que se instalen.

Todo ello sin olvidar los altos costos económicos que todas estas actuaciones requieren. ¿Quién las va a pagar? Previamente habría que concretar este punto y asegurar una previsión económica de fondos.

El urbanismo no se puede improvisar, hay que planificarlo sin prisas,

Como decíamos anteriormente, esto hace inviable lo prometido por LAYONAIR de al primer año ya tener funcionando cinco empresas (ver capítulo 6.- Plan Estratégico) de este escrito.

**CONCLUSION**

-LAYONAIR CARGO S.A. Se trata de una empresa radicada en Las Palmas con un capital suscrito de 60.000€ y solo 15.000 desembolsados, dedicada a transporte aéreo, compraventa de aviones, servicios de gestión a otras compañías, etc.

-INFORMACION FACILITADA. Claramente escasa, incompleta e inconcreta, más parecida a un folleto de mano que a un proyecto en el que se expongan con precisión los detalles necesarios para su emprendimiento, por ejemplo:

Quien ha de construir la pista del aeropuerto. Si es iniciativa privada, forma de financiación, plazos, subvenciones, reversión, uso, etc. Si lo ha de hacer la Diputación o la Junta requeriría una concesión administrativa para su explotación, al concesionario único, no a varios.

-TERRENOS. Unos son propiedad del Somacyl y otros, la mayoría privados: régimen de expropiación o venta y quien los paga.

-IMPACTO AMBIENTAL: Requeriría nueva evaluación con el añadido de los aeropuerto y ruidos.

-AUTORIZACIONES DE AVIACION CIVIL: No es lo mismo un espacio aéreo para avionetas que para Boeing 747 p Airbus**.**

 **Nada de todo lo anterior aparece.**

**-**DE LOS MILES DE PUESTOS DE TRABAJO.No existen en su propuesta. Ningún nombre de empresa concreta, con su CIF, datos registrales, capital desembolsado, actividades realizadas, objetivos, plan empresarial comprensivo de proyecto de instalación, estudio de mercado, financiación, objetivos comerciales o empresariales, o productivos, planing de plantilla con detalle de cualificaciones, maquinaria, etc.

**-**DEL REGIMEN DEL SUELO. Como es fácil suponer, querrán, además de beneficios fiscales, subvenciones, aplazamientos, permisos, etc,

-SUELO GRATIS o a precio simbólico. Pues, bien, es imprescindible acudir a la figura recogida en el Código Civil del Derecho de Superficie, de forma que todas las construcciones e instalaciones acceden al suelo cuando cese la actividad. Ese más valor que supone para el suelo compensaría ampliamente tanto las subvenciones otorgadas como el COSTE DEL DERRIBO DE LAS CUPULAS Y REGENACION DEL SUELO, que fue una de las condiciones que en su día pusimos a la Junta para renunciar al Procedimiento Judicial. **Esta es la idea básica que trasladamos; nosotros no nos oponemos al progreso de Soria, solo reiteramos que la barbaridad urbanística cometida sea subsanada, comprometiéndonos a desistir del procedimiento si el suelo con protección vuelve a su estado primitivo, quedando el resto a su entera disposición. El mantenimiento de las cúpulas no puede ser condición sine qua non para la creación de 2000 puestos de trabajo, ni son esenciales para las actividades industriales que se prevén.**

Dicho de otro modo, si realmente se trata de un proyecto realista, con base fundada de su viabilidad, adelante, si no es así, entenderemos que se trata de un canto de sirena, de una boutade muy propia de los políticos que algo han de decir y sobre todo en determinadas fechas y con determinados intereses. Tampoco se puede achacar a ASDEN la responsabilidad de un fracaso ni la inacción de las Administraciones para el desarrollo de Soria.

 Soria, 27 de septiembre de 2019.

DIPUTACION PROVINCIAL DE SORIA