



RESOLUCIÓN de 7 de diciembre de 2023, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por la que se adopta la decisión de no someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto relativo a la ampliación de mantenimiento de aeronaves en el Hangar 3 del Aeropuerto de Teruel, en el término municipal de Teruel, solicitado y promovido por International Aerospace Coatings Spain, SL. (Número de Expediente: INAGA 500201/01B/2023/08993).

Tipo de procedimiento: Evaluación de impacto ambiental simplificada para determinar si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria según lo dispuesto en la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, artículo 23.2. Proyecto incluido en el anexo II, Grupo 9 Otros proyectos, epígrafe 9.15 Cualquier cambio o ampliación de los proyectos del anexo I diferentes a los señalados en el artículo 23.1 b) y del anexo II, aun los ya evaluados ambientalmente, autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, es decir, cuando se produzca alguna de las incidencias siguientes:

- 1.ª Incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.
- 2.ª Incremento significativo de los vertidos a cauce público.
- 3.ª Incremento significativo en la generación de residuos.
- 4.ª Incremento significativo en la utilización de recursos naturales.
- 5.ª Existencia de riesgos de accidentes sobre la fauna.
- 6.ª Afección en el ámbito espacial de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales en áreas críticas designadas en planes de recuperación o conservación de especies de flora y fauna, en espacios de la Red Natura 2000, en humedales incluidos en la lista del Convenio de Ramsar o en Reservas de la Biosfera, o puedan producir efectos indirectos sobre los mismos.

Promotor: International Aerospace Coatings Spain, SL.

Proyecto: Ampliación de mantenimiento de aeronaves en el Hangar 3 del Aeropuerto de Teruel, en el término municipal de Teruel.

Antecedentes

Mediante la Resolución de 31 de octubre de 2007, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (en adelante INAGA) ("Boletín Oficial de Aragón", número 137, de 21 de noviembre de 2007), se formula la declaración de impacto ambiental del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, promovido por el Consorcio del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, compatible y condicionada.

En septiembre de 2010 y 2012, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental informó las modificaciones n.º 1 y n.º 2 respectivamente del proyecto, concluyendo que respondían a cambios para una mejor definición del proyecto, y dotaban de una mayor operatividad y mejor explotación de las instalaciones, por lo que no suponían un incremento significativo de las afecciones ya evaluadas, que quedan sujetas al condicionado ambiental de la declaración de impacto ambiental. (Expte. INAGA 500201/01/09046 y 500201/01/2012/08573, respectivamente, modificación n.º 1 y n.º 2).

Mediante Resolución de 3 de diciembre de 2013, del INAGA, se modificó la declaración de impacto ambiental como consecuencia de las recomendaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en relación a la ejecución de un cordón de vegetación alrededor del aeródromo y la seguridad aérea de las instalaciones. (Expediente INAGA 500201/01/2013/9354).

Con fecha 22 de mayo de 2015, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental emitió informe de contestación a consulta en el trámite de aprobación de la Modificación n.º 3 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, promovida por el Consorcio del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel y Plataforma Aeroportuaria de Teruel - PLATA (Expediente INAGA 500201/01E/2015/01223).

El Gobierno de Aragón, en sesión celebrada el 10 de febrero de 2021, acordó declarar el proyecto promovido por el Consorcio del Aeropuerto de Teruel para la ampliación del Aeropuerto de Teruel, como una inversión de interés autonómico y de interés general de Aragón a todos los efectos establecidos en la legislación de ordenación del territorio, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 7 bis) del Decreto-ley 1/2008, de 30 de octubre, del Gobierno de Aragón, de medidas administrativas urgentes para facilitar la actividad económica de Aragón y con los efectos previstos en dicho Decreto- Ley. El acuerdo fue publicado mediante Orden EPE/87/2021, de 19 de febrero en el "Boletín Oficial de Aragón", número 50, de 8 de marzo de 2021.

Con fecha 10 de febrero de 2023, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental emitió Resolución por la que se formulaba la declaración de impacto ambiental del Proyecto de Interés



General de Aragón para la ampliación del Aeropuerto de Teruel, en el término municipal de Teruel, promovido por el Consorcio del Aeropuerto de Teruel N.º Expte. INAGA 500201/01/2022/11314. La ampliación suponía la creación de 201 nuevas plazas para el estacionamiento de aeronaves y la creación de nuevos suelos para facilitar la implantación de empresas que continúen dinamizando la plataforma aeroportuaria, dándole mayor impulso y proyección. Además se incluían las siguientes actividades: construcción de las calles de rodaje, construcción de las áreas de estacionamiento y construcción de la red de drenaje.

Con fecha 8 de agosto de 2023, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental emitió informe relativo a la ampliación de mantenimiento de aeronaves en el Hangar 3 del Aeropuerto de Teruel, solicitado y promovido por el Ayuntamiento de Teruel. (Expediente INAGA 500201/20/2023/06531). En dicho informe se consideraba que la actuación debía someterse al proedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada y se instaba al promotor a presentar el documento ambiental de proyecto.

1. Localización y descripción básica de la actuación.

La zona de estudio se localiza dentro del término municipal de Teruel, en las proximidades de la pedanía de Caude, a unos 10 km al noroeste de la Ciudad, quedando limitado al Norte por la carretera nacional N-234 y la línea del ferrocarril Sagunto-Zaragoza; y por el Sur por la carretera autonómica A-1512. Las actuaciones se localizan colindantes con las actuales instalaciones del aeropuerto de Teruel. Coordenadas 30UTM (ERTS89): 650.808/4.474.706.

El objeto de la presente actividad es la adecuación de un hangar (hangar 3) de nueva construcción para la actividad de mantenimiento asociado al estacionamiento de aeronaves.

El hangar para mantenimiento es un edificio de planta con una superficie construida total de 5.708,28 m², con una superficie útil total de hangar de 5.606,47 m². Adosados al hangar existen, un almacén y un edificio de oficinas diáfano con una superficie de 249 m². El acceso de aeronaves es por el frente donde se ubica la puerta de aeronaves y en el segundo cuerpo puede encajarse la cabina de la aeronave. La estructura del hangar está formada por 7 pórticos metálicos que configuran una nave de dimensiones de primer cuerpo de 80 m x 60 m, con una altura máx. 17.54 m. El segundo cuerpo está formado por tres pórticos metálicos que configuran otra nave de dimensiones libres 20x 33,94 m para la parte frontal del avión.

El mantenimiento de las naves se realiza siguiendo los procedimientos incluidos en el Manual de Instrucciones emitido por el constructor y debe realizarse en centros de mantenimiento autorizados, que sigue las normas para el chequeo o mantenimiento programado y puedan satisfacer las diversas necesidades que se les pueda requerir, tales como reparación de averías, modificaciones, etc. El mantenimiento de aviones incluye al menos las siguientes actividades puntuales desde la llegada de la aeronave hasta la entrega al cliente: llegada y recepción de aeronaves, aplicación de gatos hidráulicos, amarre, descarga, peritajes e inspecciones, cambios, reparaciones y reposiciones, reglajes, pruebas, desamarre, puerta del avión sobre sus ruedas, punto fijo, transferencias, prueba de vuelo y entrega.

Por otro lado, el proceso de pintura de las aeronaves, se realiza en varias fases, una vez llegan las aeronaves y se realiza la comprobación visual y aceptación. Concretamente, previo al proceso de decapado químico o por lijado se cubrirán todas las áreas que sean susceptibles de salpicaduras. Una vez cubiertas se realiza el proceso de decapado, mediante el uso de disolventes y lijado de la aeronave. Se indica que el componente líquido sobrante de los residuos se recoge en tambores abiertos de 200 litros. Posteriormente se procede al lavado a alta/baja presión con detergente y después a la eliminación y aplicación de sellado. Previamente a la aplicación de la pintura se realiza el enmascarado en función del área que se quiere pintar y la, limpieza con disolvente. La actividad de mantenimiento y pintura se realizará mediante la utilización predominante de pinturas con alto contenido en sólidos (con una proporción de disolvente de entre 30 % y el 40%). El sistema de pintura exterior estándar actual consta de una imprimación epoxi libre de cromo con alto contenido de sólidos. Se estima un consumo de disolvente total anual de 17.736 Kg anuales y un consumo máximo de 75 Kg/h durante la fase de limpieza de la aeronave.

Con respecto a los focos de emisiones existentes se indica que en el Hangar existen 6 focos de emisión industriales. Se emitirán 2 flujos de aire de renovación contaminados provenientes de la ventilación del hangar y 4 emisiones de las calderas de combustión. En el documento ambiental se indica que en la instalación de ventilación con 4 Unidades de Tratamiento de Aire del hangar se disponen una serie de filtros para reducir las emisiones. Concretamente se trata de un prefiltro con gran capacidad para retener partículas y un doble filtro de manga para filtrar partículas. Además, para favorecer la dispersión de las emisiones existen dos chimeneas conectadas a las unidades de transformación de aire, cuyo punto de emisión se encuentra a 29 m de altura y sus dimensiones son de 3x2,5 m. La documentación incor-



para los parámetros más relevantes de cada uno de los focos. Concretamente datos como el código CAPCA, caudal de emisiones esperadas, tipo de emisiones, cuantificación de la emisión (mg/Nm^3), medidas correctoras y horas de funcionamiento.

Puesto que la infraestructura del hangar ya se emplaza dentro de las instalaciones del aeropuerto, no es necesaria la ejecución de importantes obras. En el documento ambiental se indica que, la mayor actuación es la ejecución de la instalación de los equipos de climatización que requiere pavimentar mediante varias soleras en las zonas colindantes al Hangar 3 y que el resto de instalaciones tratan de adecuar las instalaciones existentes, concretamente las instalaciones de electricidad y contra incendios.

El agua necesaria para el proceso de mantenimiento y pintura de aeronaves, así como la necesaria para el aseo de los trabajadores y la limpieza de utillaje en instalaciones, procederá de la red general de abastecimiento del aeropuerto. Se estima un consumo de $100 \text{ m}^3/\text{mes}$, lo que hace un total de 1200 m^3 al año. El aeropuerto posee una red general de saneamiento con una depuradora propia dimensionada según proyecto para 300 hab/equivalentes, las oficinas del hangar 3 estarán conectadas a la red general de saneamiento vertiendo únicamente aguas residuales de consideración doméstica lo que resultará (teniendo en cuenta 80 trabajadores) un vertido a la red general del aeropuerto de 32 hab/equivalentes. Se considera que la suma total de las diferentes instalaciones del aeropuerto está, muy por debajo de las dimensiones de la depuradora. Respecto a las aguas de industriales y las provenientes de la limpieza del suelo, se recogerán en los canales de drenaje impermeabilizados que discurren bajo la solera del hangar y desde allí pasarán a un pozo de registro bombeando dichas aguas sobre un depósito de 15.000 l para su posterior recogida por gestor autorizado.

Respecto al consumo energético durante la actividad de pintura, existen dos fuentes energéticas: la energía eléctrica y el gas empleado por las calderas en las unidades de tratamiento de aire. Respecto al suministro de gas para las calderas de climatización y ventilación, no es posible conectarse a la red, por lo que el suministro se realizará aisladamente a través de una cisterna, situada en las cercanías del hangar. Se estima un consumo anual de 5.137.318 kwh. Con respecto a los vertidos, se indica que las actividades de mantenimiento de vaciado de circuitos hidráulicos se realizarán empleando un cubeto bajo el área de actuación. Este cubeto impedirá, en caso de derrame accidental, la afección al medio ambiente.

Con respecto a la generación de residuos se indica que, como residuos no peligrosos se generan, además de los asimilables a urbanos, cartón, embalajes plásticos, papel y madera. Con respecto a los residuos peligrosos se consideran los cartuchos de grasa, latas de aceite, aceite usado, líquido de limpieza de pequeñas piezas, absorbentes, trapos sucios y materiales secantes. En la documentación se indica que el interior del hangar habrá dos zonas de almacenamiento: zona 1.º que se trata de una solera de $15 \times 20 \text{ m}$ de hormigón, en la que se ubican un contenedor de residuos generales, un contenedor de metales, y un contenedor de madera y también se dispone de una prensa de para reducir el tamaño de los embases metálicos y zona 2ª que se trata de un almacén cubierto de $8,5 \times 12,5$ de bloque de hormigón, en el que se almacenan los depósitos GRG DE 1000 l y los diferentes depósitos de residuos generales conforme se van llenando. Posteriormente los residuos son tratados por gestor autorizado. Se aportan datos anuales de producción para cada uno de los residuos identificados.

2. Alternativas planteadas y principales aspectos de la documentación aportada.

En el estudio de alternativas se plantea la alternativa 0 que supone no ampliar la actividad, la alternativa 1 que contempla la ampliación de la actividad aprovechando el hangar existente y la alternativa 2, que supone ampliar la actividad en una nueva ubicación. En el análisis de alternativas se descarta la alternativa 0 porque se considera que su impacto es negativo al no poner en uso un hangar ya construido de elevado coste económico, y por frenar el crecimiento económico y de creación de empleo a la localidad. Con respecto a las alternativas 1 y 2, se opta por la alternativa 1 puesto que los impactos son mínimos por tratarse de una zona destinada ya a albergar este tipo de actividades y dado que la alternativa 2 implicaría la búsqueda de una nueva ubicación idónea para la actividad además de la inviabilidad económica que supone la construcción de un nuevo hangar.

En relación a la identificación y valoración de los impactos, se indica que, los impactos producidos por las obras, se consideran mínimos, puesto que la entidad de las obras es escasa: no hay movimiento de tierras, la mayor parte de las actuaciones se realizan en el interior del hangar ya que únicamente se ejecutan en el exterior varias soleras de escasa relevancia, en la que irán apoyadas las unidades de tratamiento de aire y no se consideran impactos sobre el suelo ni el patrimonio ya que el hangar se encuentra construido. Respecto al desarrollo de la actividad se analizan los aspectos ambientales más importantes que podrían verse



afectados. Se valora como compatible el impacto sobre el consumo de agua, energía y gas. Con respecto a las emisiones atmosféricas, se indica que las medidas preventivas indicadas con tres fases de filtros y la disposición del punto de emisión a 29 m de altura, para un consumo anual de pintura de 80.004 kg y un consumo de disolvente total anual de 17.736 Kg, junto con un control periódico de las emisiones emitidas, evitando sobrepasar los límites de emisión, supondrá un impacto valorado como compatible. En relación a los ruidos, se indica que no se prevé la realización de actividades que puedan producir contaminación acústica, fuera de lo normal en un aeropuerto. Por vertidos a cauce público el impacto se considera compatible, ya que el único vertido que se realizará sobre el mismo son las aguas domésticas provenientes del edificio de oficinas, previo paso por la depuradora del aeropuerto de Teruel. Respecto a la gestión de residuos, se considera suficiente el procedimiento establecido por lo que el impacto se valora como compatible. Sobre la fauna y la vegetación no se consideran impactos teniendo en cuenta el carácter antropizado del entorno.

Se analizan los impactos generados por el desmantelamiento del hangar 3. Se considera compatible el impacto sobre la calidad del suelo, positivo por la recuperación del suelo y del paisaje a su situación inicial y negativo - severo por la pérdida de actividad económica. Sobre la Red Natura 2000 no se consideran efectos puesto que no se afecta a ningún ámbito y sobre el ámbito de afección al cangrejo de río ibérico, se considera que no se afecta dado que no constan cauces que puedan ser considerados hábitat potencial y además, las obras de edificación y urbanización ya han sido ejecutadas.

Se incorporan una serie de medidas preventivas y correctoras, durante la fase de obras como gestionar los residuos y seguir las normas y medidas de seguridad, y durante la fase de actividad como mantenimiento adecuado de filtros, mediciones periódicas de compuestos orgánicos volátiles, gestión de residuos tanto no peligrosos como peligrosos asegurando su correcto almacenaje. Se incorpora un plan de vigilancia ambiental para garantizar el adecuado cumplimiento de las medidas ambientales y durante el que se realizarán registros de accidentes, se comprobará la eficacia de los filtros de partículas, se registrarán los productos utilizados y almacenados, se controlarán los niveles sonoros o los parámetros físicos y químicos de las aguas subterráneas, entre otras actividades.

En el documento ambiental se incluye como Anejo 1 la Justificación de la Reglamentación contra incendios; el anejo 2 incluye el Cumplimiento del Código Técnico de la Edificación; el anejo 3, la Memoria justificativa dimensionado de altura de la chimenea y puntos de medición; el anejo 4 el Listado de identificación de productos, frases de riesgo y fichas de seguridad; el anejo 7 el Análisis Preliminar de suelos.

3. Tramitación del expediente.

Documentación presentada:

Documento Ambiental. Fecha de presentación 4 de octubre de 2023.

En octubre de 2023, se remite un ejemplar del Documento a las siguientes administraciones y/o entidades para realizar las consultas preceptivas que conlleva el mismo:

- Ayuntamiento de Teruel.
- Comarca Comunidad de Teruel.
- Diputación Provincial de Teruel.
- Dirección General de Ordenación del Territorio.
- Dirección General de Movilidad e Infraestructuras.
- Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).
- Asociación Naturalista de Aragón - Ansar.
- Consejo de Protección de la Naturaleza.
- Ecologistas en Acción-Otus.

Anuncio en el "Boletín Oficial de Aragón", número 202, de 19 de octubre de 2023, para identificar posibles afectados.

Finalizado el plazo máximo fijado para la contestación se reciben respuestas de las siguientes administraciones y/o entidades consultadas:

- Dirección General de Desarrollo Territorial, emite informe en el que se describe la actuación proyectada y se analiza el documento ambiental presentado. Se realiza un análisis relativo a la repercusión territorial del proyecto considerando los elementos del sistema territorial que se recogen en el artículo 66 del Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón (TRLOTA) y además, se considera el Decreto 202/2014, de 2 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón (EOTA): población y asentamientos, ejes de comunicación e infraestructuras básicas del sistema de transportes, telecomunicaciones, hidráulicas y energéticas, equipa-



mientos educativos, sanitarios, culturales y de servicios sociales, usos del suelo, localización y desarrollo de actividades económicas, conservación de los recursos naturales básicos y patrimonio cultural. Una vez analizada la documentación aportada, a la luz de la normativa específica en materia de ordenación del territorio, se entiende que la actuación no tendrá incidencia territorial negativa y, en consecuencia, no sería preciso, a juicio de este Servicio, que se sometiera al trámite de Evaluación de impacto ambiental Ordinaria.

4. Características del medio natural y calificación del espacio.

Descripción general.

El ámbito de estudio se encuadra en el Sistema Ibérico, en la zona de convergencia de las fosas terciarias del Jiloca y de Teruel-Alfambra, que separan la Rama Castellana (SO) y la Rama Aragonesa (NE) de dicho Sistema. El proyecto se ubica en la cuenca del Turia, aunque en la zona de la divisoria con la cuenca del río Jiloca.

El hangar existente se encuentra en un entorno antropizado por la presencia de las demás infraestructuras asociadas al aeropuerto. No consta en el entorno presencia de vegetación natural de interés, siendo la presente de tipo ruderal, quedando relegada a lindes de caminos y parcelas.

Respecto a la fauna, presencia de especies como alondra común, jilguero, verderón o verdicillo, incluidas en el Listado Aragonés de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial. El ámbito Red Natura 2000 más próximo a la actuación se localiza a una distancia aproximada de 3,250 m al sur y se corresponde con el ZEC/LIC ES2420134 "Sabinar de San Blas".

Aspectos singulares.

- Ámbito Decreto 60/2023, de 19 de abril, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el cangrejo de río ibérico (*Austropotamobius pallipes*) y se aprueba un nuevo plan de recuperación. No se encuentra en área crítica de la especie y no constan cauces en el entorno que puedan ser considerados potencial hábitat para la especie.

La actuación no afecta a ámbitos de la Red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos ni al ámbito de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales. Tampoco afecta a al dominio público forestal ni al pecuario.

5. Potenciales impactos del proyecto y valoración.

- a) Afección sobre vegetación natural. Valoración. Impacto potencial bajo. No se prevén afecciones significativas sobre la vegetación natural dado que la mayor parte de las actuaciones se realizarán en el interior del hangar 3 que ya está edificado. Se ejecutarán varias soleras exteriores de escasa entidad en las que irán apoyadas las unidades de tratamiento de aire, sin embargo, son superficies antropizadas en las que no hay presencia de vegetación natural de interés.
- b) Afección sobre la fauna y especies de fauna catalogadas. Valoración: impacto potencial bajo. Durante las obras pueden producirse molestias sobre la avifauna por el tránsito de personal y de maquinaria de obra, que serán puntuales y poco significativas teniendo en cuenta el emplazamiento de la actuación, en un entorno altamente antropizado por la presencia del resto de infraestructuras pertenecientes a las instalaciones del aeropuerto de Teruel. Con respecto al plan de recuperación del cangrejo de río ibérico, no se identifican incompatibilidades con los objetivos de conservación dado que no se prevé ningún tipo de afección sobre cauces que puedan ser hábitat potencial de la especie. En cualquier caso, deberán extremarse las medidas para evitar cualquier contaminación y se deberán tener dispuestas medidas para paliar los efectos en caso de derrames accidentales.
- c) Afección sobre la atmósfera. Valoración: Impacto potencial bajo. La actividad que se pretende realizar es una actividad que va a producir emisiones atmosféricas y por lo tanto es una actividad potencialmente contaminadora de la atmósfera por lo que será de aplicación lo dispuesto en el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación. Con respecto a las emisiones, concretamente, se emitirán compuestos orgánicos volátiles (COVs) durante el proceso de pintura de las aeronaves, e incluso durante el proceso de decapado químico con disolvente y, por otro lado, de polvo, durante los trabajos de limpieza de superficies para imprimación, lavado a presión, pulido e incluso durante los trabajos de mantenimiento. El uso de disolventes en ciertas actividades, da lugar a emisiones de compuestos orgánicos a la atmósfera que pueden ser nocivas para la salud y producir importantes perjuicios a los recursos naturales por lo que, al efecto de evitar y/o reducir



los efectos directos o indirectos de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles sobre el medio ambiente y la salud de las personas, deberá garantizarse el cumplimiento de los valores y requisitos incluidos en el Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades, al quedar la actividad pretendida incluida en su anexo I Ámbito de aplicación: 2. Actividades de recubrimiento b) Superficies metálicas y de plástico incluidas las superficies de aviones, barcos, trenes, etc.

En cualquier caso, tanto el método previsto para el pintado como las medidas consideradas para reducir las emisiones y que consisten en la disposición de una serie de filtros en las cuatro unidades de tratamiento de aire, se consideran adecuadas y positivas y permitirán reducir, por lo tanto, las emisiones atmosféricas.

- d) Utilización de recursos naturales, generación de residuos y aguas residuales y consumo de agua y energía. No se considera relevante el incremento en el consumo de agua o energía ni la generación de aguas residuales, especificando además el promotor que es asumible para las instalaciones actualmente existentes en el aeropuerto. Acerca de la producción de residuos peligrosos, de acuerdo a la documentación presentada, se generarán alrededor de 1.000 kg/año. Dado que la producción de residuos peligrosos es inferior a las 10 t/año, procede la inscripción en el registro de Pequeños Productores de Residuos Peligrosos, según lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. Con respecto al almacenamiento de los residuos, no queda claramente definido en la documentación que se produce de forma separada, teniendo en cuenta que conforme al artículo 21 de la mencionada Ley 7/2022, de 8 de abril, el productor inicial u otro poseedor de residuos está obligado a c) No mezclar ni diluir los residuos peligrosos con otras categorías de residuos peligrosos ni con otros residuos, sustancias o materiales.
- e) Afecciones sobre el relieve, suelo y paisaje. Valoración: Impacto potencial bajo. No se prevén afecciones sobre el relieve, al no generarse movimiento de tierras relevantes, más allá de los precisos para las cimentaciones, canalizaciones y/o zanjos de las soleras para la instalación de las unidades de tratamiento de aire y, en su caso, para las conexiones a los servicios urbanos. No son previsibles efectos adicionales sobre el paisaje dado que la actividad se realizará en un hangar ya construido, dentro del recinto aeroportuario.
- f) Afección por riesgos naturales e inducidos. Valoración: Impacto potencial medio/bajo. Conforme a la tipología del proyecto, pueden existir características intrínsecas del mismo como el uso de algunas materias primas o la generación de algunos residuos susceptibles de producir accidentes durante su construcción o explotación, por cuanto refiere a la vulnerabilidad el proyecto ante catástrofes naturales, se aprecia en los resultados de los análisis mediante sistema de información geográfica riesgos muy bajos por hundimientos y deslizamientos y medios por vientos fuertes, no obstante tanto los riesgos de accidentes como de catástrofes serán minimizados siempre y cuando se tengan en cuenta las medidas preventivas y correctoras incorporadas al documento ambiental así como las indicadas en la presente Resolución, dada la magnitud y el alcance de las obras previstas.

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 el Proyecto relativo a la ampliación de mantenimiento de aeronaves en el Hangar 3 del Aeropuerto de Teruel, en el término municipal de Teruel, solicitado y promovido por International Aerospace Coatings Spain SL, por los siguientes motivos:

- 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, concretamente las referidas a las emisiones atmosféricas y a la generación de residuos.
- La compatibilidad de la actuación con los objetivos del Plan de recuperación del cangrejo de río ibérico.



Segundo.— Establecer las siguientes medidas preventivas y correctoras adicionales al proyecto, que deberán incorporarse al proyecto y ser tenidas en cuenta en las resoluciones administrativas que, en su caso, habiliten para su ejecución:

1. No se realizarán actuaciones o infraestructuras que no hayan sido recogidas en el proyecto. 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 realizará la vigilancia ambiental de acuerdo al Plan de Vigilancia Ambiental incluido en el documento ambiental, adaptándolo y ampliándolo a las determinaciones del presente condicionado, de forma que concrete el seguimiento efectivo de las medidas preventivas y correctoras planteadas, defina responsable, métodos y periodicidad de los controles e informes, así como el método y la forma para la corrección de las desviaciones sobre lo previsto y la detección y corrección de los posibles impactos no previstos en el documento ambiental.

2. Con anterioridad a la ejecución del proyecto, se deberán recabar todos los permisos y las autorizaciones legales exigibles. Concretamente las referentes a la inscripción en el registro de Pequeños Productores de Residuos Peligrosos, según lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y la autorización de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera, conforme a lo indicado en el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.

3. Todos los trabajos de mantenimiento se realizarán en zonas expresamente destinadas para ello, alejadas cualquier punto de agua. En su caso, los acopios de materiales se realizarán sobre espacios abiertos, sin vegetación natural.

4. Se deberá garantizar la adecuada gestión de todos los residuos generados por la actividad de mantenimiento y pintura proyectados, evitando la mezcla o dilución de los residuos peligrosos con otras categorías de residuos, sustancias o materiales para lo cual se deberá tener en cuenta todas las disposiciones incluidas en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. Tras la finalización de las obras previstas para la instalación de las unidades de tratamiento de aire, el entorno deberá quedar libre de cualquier resto constructivo y en perfectas condiciones de limpieza. Asimismo, los residuos asimilables a urbanos, generados durante la fase de obra o explotación, deberán ser gestionados conforme a la legalidad vigente.

5. Durante la ejecución de la fase de obras y en la fase de explotación del proyecto se adoptarán todas las medidas preventivas contempladas en la normativa vigente en materia de prevención y lucha contra incendios forestales en Aragón, procurando el estricto cumplimiento de las normas de seguridad establecidas para el desarrollo de los trabajos, así como de aquellas relativas a la maquinaria propia de los mismos.

6. Se comunicarán con suficiente antelación del Servicio Provincial de Teruel del Departamento de Medio Ambiente y Turismo las fechas de inicio y fin previstas para las obras, con objeto de que se pueda designar a personal específico para su supervisión. En todo momento se seguirán las disposiciones que dicte este personal en el ejercicio de sus funciones.

7. El nuevo desarrollo proyectado deberá incorporar medidas de eficiencia y eficacia frente al cambio climático, impulsando el ahorro y eficiencia en el uso del agua y de la energía.

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, 7 de diciembre de 2023.

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