



III. Otras Disposiciones y Acuerdos

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y TURISMO

RESOLUCIÓN de 5 de mayo 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 ordinaria el proyecto relativo a la planta para pruebas y ensayos de motores de aeronaves en el Aeropuerto de Teruel, en el término municipal de Teruel, solicitado y promovido por Payload Aerospace, SL (Número de Expediente: INAGA 500201/01B/2024/05292).

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. Incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.
2. Incremento significativo de los vertidos a cauce público.
3. Incremento significativo en la generación de residuos.
4. Incremento significativo en la utilización de recursos naturales.
5. Existencia de riesgos de accidentes sobre la fauna.
6. 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: Payload Aerospace, SL.

Proyecto: Ampliación 2024: Planta para pruebas y ensayos de motores de aeronaves en el Aeropuerto de Teruel, en el término municipal de Teruel.

1. Antecedentes.

El proyecto supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel fue aprobado por el Gobierno de Aragón mediante acuerdo de 18 de diciembre de 2007.



Posteriormente han sido aprobadas definitivamente cuatro modificaciones aisladas del citado proyecto supramunicipal. La modificación número 3, aprobada definitivamente por Orden VMV/54/2016, de 11 de enero, del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, introdujo una modificación de los usos previstos para el Sistema General Aeroportuario, en el que se definieron tres subsistemas, correspondientes al movimiento de aeronaves, las actividades aeroportuarias y los servicios aeroportuarios. Las instalaciones proyectadas se ubican en la zona asignada al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, dentro del Sistema General Aeroportuario.

Con fecha 13 de Agosto de 2015, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) emite Resolución por la que se resuelve no someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de planta de pruebas y ensayo de motores de aeronaves en el Aeródromo de Teruel, término municipal de Teruel, promovido por Payload Aerospace, SL. (Número de Expediente INAGA/500501/01/2015/1000).

Con fecha 30 de enero de 2019, el INAGA emite Resolución por la que se decide no someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria y se emite informe de impacto ambiental del proyecto de ampliación de una planta para pruebas y ensayos de motores de aeronaves, promovido por Payload Aerospace, SL en el aeropuerto de Teruel, polígono 440, parcela 4 del término municipal de Teruel. (Número de Expediente INAGA/500301/01/2018/08085).

El 19 de junio de 2020, la Comisión Técnica de Calificación de Teruel acordó otorgar la licencia ambiental para actividad clasificada de ampliación de planta para pruebas de motores de aeronaves en el término municipal de Teruel, solicitado por el Ayuntamiento de Teruel y promovido por Payload Aerospace, SL. (Número de Expediente INAGA/440304/73/2019/12535).

2. Descripción básica del proyecto y síntesis del documento ambiental.

La zona de estudio se localiza dentro del término municipal de Teruel, en las proximidades de la pedanía de Caudé, a unos 10 km al noroeste de la ciudad de Teruel, 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. Concretamente las actuaciones se encuentran en el polígono 440 parcela 4, siendo una ampliación de lo ya existente. Coordenadas 30UTM (ERTS89): 649.333/4.475.357.

El objeto de la presente actividad es la de acometer una nueva ampliación tras el éxito del lanzamiento del Miura 1, para la realización de las pruebas y la



comercialización del Miura 5. La ampliación prevista supone un incremento de la superficie que pasa de 13.337 m² a 154.810 m².

Se trata de una actividad que carece de proceso industrial, llevándose a cabo pruebas y ensayos en una bancada, dentro de los protocolos de mantenimiento y test de las mismas, de los sistemas de propulsión para aeronaves y vehículos suborbitales junto con las instalaciones necesarias para llevarlas a cabo. En la actividad se llevan a cabo pruebas de mecánica de fluidos y termodinámica, materiales, etc. que forman parte de las tareas de prueba y mantenimiento. La actividad principal son las pruebas del encendido de los sistemas de propulsión para aeronaves y vehículos suborbitales de combustible líquido.

Las instalaciones previstas son instalación de media tensión subterránea de comunicación entre el CT1 y el CT2; instalación de baja tensión subterránea desde el CT-1 y CT-2 hasta los diferentes puntos de consumo, bancos de ensayos, bombas, alumbrado, etc.; red de suministro de agua potable enterrada para suministro a los diferentes bancos de ensayos; PCI. Red de pulverización de agua en los bancos de ensayos del Miura 5; línea de alumbrado con farolas cada 20 metros y línea subterránea de baja tensión, conectada al alumbrado ya existente; red aérea de distribución de keroseno, oxígeno líquido y nitrógeno líquido para suministro desde los depósitos madre a los bancos de ensayos del Miura 5 y red de recogida de aguas empleadas en los bancos de ensayos. En los bancos de ensayos, se recogerá el agua de lluvia y el agua de los ensayos y se bombearán hasta depósitos enterrados, donde se pasarán por un separador de grasas e hidrocarburos y se almacenarán en los depósitos de superficie para reutilizar el agua en la línea de refrigeración. En el caso de que hubiera sobrantes de agua, se recogerían por gestor autorizado de residuos peligrosos.

Con 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 poco significativa: los movimientos de tierras se ven reducidos a la excavación de los fosos de la estructura de ensayos de pruebas del Miura 5 y el resto de las actuaciones son losas de hormigón y estructuras prefabricadas cuyos impactos son mínimos. No se consideran impactos sobre la fauna y la flora, ni sobre las aguas dado que no existen cauces cercanos y tampoco se consideran efectos sobre el suelo puesto que ya está destinado a este uso. Con la actividad pueden incrementarse las emisiones a la atmosfera y vertidos la suelo. En cualquier caso, se consideran impacto indirectos, temporales y reversibles.

Debido a su ubicación y al carácter temporal se descartan los efectos acumulativos con el aeropuerto de Teruel, ya que la actividad que se desarrolla actualmente en el aeropuerto, de acuerdo con las medidas de ruido realizadas en las poblaciones más representativas del entorno, se encontraban por debajo de los límites



admisibles, para el nivel equivalente sonoro continuo en periodo diurno. No obstante, se procurará que no coincidan los ensayos en el banco de pruebas del Miura 5 con las operaciones de despegue y aterrizaje de aeronaves. La actividad se realiza al aire libre, en ambos casos: las pruebas del banco de ensayos y las operaciones del aeropuerto. Además, solo se encuentran cerca las instalaciones propias del aeropuerto. Las poblaciones se encuentran a más de 1,5 kilómetros.

Se incorporan una serie de medidas preventivas y correctoras. Durante la fase de obras, entre otras medidas, se regarán los caminos, se limitaría la velocidad de vehículos y maquinaria por el interior. Durante la fase de actividad se tomarán medidas como evitar vertidos, gestionar las aguas pluviales y las utilizadas en el banco de ensayo o minimizar la contaminación acústica.

Se incorpora un seguimiento ambiental para garantizar el adecuado cumplimiento de las medidas ambientales. En él se realizarán registros de accidentes, se registrarán las recogidas por la empresa acreditada de gestión de residuos y se controlarán los niveles sonoros.

En el documento ambiental se incluye como anejo 1 Distancia de núcleos; el anejo 2 Afección Red Natura; el anejo 3, Descripción del banco de ensayos motores del Miura 5, en vertical TE007 y el anejo 4 Descripción del banco de ensayos de depósitos.

3. Alternativas planteadas.

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 tiene dos sub-alternativas: aprovechar la planta existente o construir una nueva instalación. La alternativa elegida es la alternativa de aprovechar las instalaciones existentes para realizar la ampliación, partiendo de la base de que no se considera que vayan a aparecer nuevos impactos y al objeto de minimizar el incremento sobre los impactos.

4. Documentación presentada.

Documento ambiental. Fecha de presentación 4 de junio de 2024.

Documentación complementaria: 9 de octubre de 2024 como respuesta a requerimiento formulado por INAGA el 4 de septiembre de 2024.



5. Tramitación, información pública y consultas realizadas.

En diciembre de 2024 se remite un ejemplar del Documento a las siguientes administraciones y/o entidades para realizar las consultar preceptivas que conlleva el mismo:

- Ayuntamiento de Teruel.
- Comarca Comunidad de Teruel.
- Diputación Provincial de Teruel.
- Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo de Teruel.
- Dirección General de Energía y Minas.
- Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo.
- Dirección General de Movilidad e Infraestructuras.
- Dirección General de Patrimonio Cultural.
- Dirección General de Interior y Protección Civil.
- Consejo Provincial de Urbanismo de Teruel.
- Confederación Hidrográfica del Júcar.
- Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).
- Asociación Naturalista de Aragón – Ansar.
- Fundación Ecología y Desarrollo.
- Ecologistas en Acción-OTUS.

Anuncio en el “Boletín Oficial de Aragón”, número 251, de 30 de diciembre de 2024, por el que se pone en público conocimiento la tramitación del procedimiento administrativo de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto de ampliación año 2024 planta para pruebas y ensayos de motores de aeronaves en el aeropuerto de Teruel, en el término municipal de Teruel.

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

- Comarca Comunidad de Teruel, analizada la documentación aportada informa favorablemente a la sostenibilidad social del proyecto Ampliación año 2024 Planta para pruebas y ensayos de motores de aeronaves en aeropuerto de Teruel, en el término municipal de Teruel promovido por la empresa Payload Aerospace SL, al tratarse de una actuación que respeta la legislación medioambiental, según



el proyecto presentado, permitiendo un desarrollo económico y social de los municipios y zonas limítrofes.

- Servicio Provincial de Medio Ambiente y Turismo de Teruel, visto el documento ambiental y recogidos los informe elaborados, por la Sección de Defensa de la Propiedad y por la Unidad de Conservación del Medio Natural informa, respecto al dominio público forestal y pecuario que, a la vista de los planos del documento ambiental y de la parcela donde se ubica el proyecto, se ha superpuesto con la cobertura de los montes públicos, consorciados y propios y de las vías pecuarias y se comprueba que no afecta a montes propios de la Comunidad Autónoma de Aragón, ni consorciados ni a montes de utilidad pública y tampoco a vías pecuarias.

Con relación a la fauna y la flora, el proyecto no se encuentra dentro del ámbito de ZEC o ZEPA y aunque se encuentra dentro del ámbito de protección del cangrejo de río autóctono, este no se verá afectado en ningún modo ya que no existen cauces en las inmediaciones. Tampoco se verán afectadas áreas de vegetación natural, hábitats naturales y seminaturales de la Directiva Hábitats ni especies catalogadas, dada la poca extensión de terreno afectada por el proyecto. Se indica que, en la fase de ejecución del proyecto, se procurará la salvaguarda de toda especie de fauna que se localice de forma accidental y que el estudio debería incluir también un programa de vigilancia ambiental.

- Consejo Provincial de Urbanismo de Teruel, remite Acuerdo de la sesión celebrada el 4 de marzo de 2025, en el que se indica que, de acuerdo con la normativa urbanística vigente en el ámbito del proyecto supramunicipal del Aeropuerto de Teruel, tras la aprobación de la modificación número 3, las instalaciones proyectadas se ubican en la zona asignada al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, dentro del Sistema General Aeroportuario. En materia urbanística, se considera que la ampliación propuesta de la planta de pruebas y ensayos de motores del año 2024 cumple las normas urbanísticas vigentes en el Proyecto Supramunicipal del Aeropuerto de Teruel en cuanto a los usos previstos. No obstante, se aplicarán a las edificaciones e instalaciones previstas las determinaciones establecidas en las citadas normas en relación con medidas de protección ambiental y seguridad, control de vertidos y accesibilidad. Se acuerda informar favorablemente el aspecto urbanístico sobre el proyecto de referencia condicionado a la aplicación a las edificaciones e instalaciones previstas las determinaciones establecidas en las normas urbanísticas vigentes del Proyecto Supramunicipal del Aeropuerto de Teruel en relación con medidas de protección ambiental y seguridad, control de vertidos y accesibilidad.

- Confederación Hidrográfica del Júcar, emite informe en el que se indica, conforme a la viabilidad de la actividad e incidencia en el régimen de corrientes que, según los datos obrantes en este organismo, en la zona donde se ubica la ampliación



de la actividad se dispone de los datos de inundabilidad procedentes del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. Puesto que la zona de la actividad se encuentra fuera de zona de policía de cauce público, este organismo no es competente para pronunciarse sobre la viabilidad de la actividad. Respecto a la disponibilidad de recursos se indica que la actividad no supone, en principio, incremento de demanda de recursos hídricos de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25.4 del texto refundido de la Ley de Aguas. En todo caso se recuerda que, conforme a lo dispuesto en el artículo 52 del texto refundido de la Ley de Aguas, el derecho al uso privativo sea o no consuntivo, del dominio público hidráulico solo se adquiere por disposición legal o por concesión administrativa.

6. Ubicación y descripción del medio.

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.

Las instalaciones proyectadas se ubican en la zona asignada al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, dentro del Sistema General Aeroportuario y cumplen las normas urbanísticas vigentes en el Proyecto Supramunicipal del Aeropuerto de Teruel en cuanto a los usos previstos.

Respecto a la fauna, presencia de especies como alondra común, jilguero, verderón o verdecillo, 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 4 km al sur y se corresponde con la ZEC 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 Espacios Naturales Protegidos, a Red Natura 2000 ni al ámbito de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, Humedales



Singulares de Aragón, Lugares de Interés Geológico o cualquier otra figura de catalogación ambiental. Tampoco afecta al dominio público forestal ni al pecuario.

7. Potenciales impactos del proyecto y valoración.

a) Afección sobre la atmósfera: emisión de gases, ruidos y vibraciones.

Valoración. Impacto potencial medio en fase de construcción y alto en fase de explotación debido al lanzamiento de los cohetes. 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 durante los trabajos previstos para la ampliación proyectada, se generarán emisiones de polvo por el movimiento de maquinaria y el tráfico rodado por superficies sin pavimentar, además de los gases emitidos por los motores de las máquinas y de dióxido de carbono por los motores de ensayo. Estas emisiones pueden producir efectos sobre la calidad del aire del entorno natural. Además de las emisiones de polvo y emisiones de gases, se generarán ruidos y vibraciones por el funcionamiento de la maquinaria y el tránsito de vehículos. En este sentido se considera que, las medidas preventivas incorporadas en el documento ambiental sobre la atmósfera y la calidad del aire en construcción como realizar los trabajos únicamente en horario diurno, minimizarán las potenciales afecciones.

Con respecto a la actividad prevista, los impactos son similares a los actuales, pero incrementando la cantidad al probar mas motores, los del Miura 5 de mayor potencia. Los impactos principales son los producidos por el encendido de los sistemas de propulsión para aeronaves y vehículos suborbitales de combustible líquido. Hay que tener en cuenta que en la actividad inicial estaban previstos dos ensayos/mes con una duración de 120 minutos. Sin embargo, el número de ensayos efectuados y su duración fue inferior, lo que minimiza los impactos por emisiones a la atmósfera.

Además, las emisiones de ruido van a ser puntuales en el momento del ensayo y el tiempo no va a superar los 30 segundos en pruebas de calificación y aceptación del Miura 5, por lo que no se considera impacto significativo teniendo en cuenta que no existen, en las proximidades, otros usos no industriales, que el área del aeropuerto es un espacio de uso restringido y que las medidas preventivas y correctoras, como aislar los motores mecánicamente para aislar las vibraciones o el uso de sistemas silentblocks de goma



homologados, garantizarán que se respeten los valores límite de emisión de ruido.

- b) Afección sobre los suelos y las aguas superficiales y subterráneas por posibles derrames accidentales. Valoración: Impacto potencial bajo. El promotor indica que el riesgo de vertidos al suelo es mínimo y que se pueden estudiar dos riesgos: el primero sería la nueva estación de combustible que consiste en un depósito aéreo de doble pared, homologado de 15.000 litros de JET-A1/ RP1 (Queroseno de aviación) y el segundo, serían los productos inquemados de los motores que se ensayarán en la bancada, estimando un 2% del combustible, siendo el total JET-A1 quemado al año de 231.204 litros. La instalación ocupa una zona en la que no se identifican cauces próximos y las medidas preventivas y correctoras propuestas para el mantenimiento de maquinas y vehículos y para evitar la contaminación de las aguas tanto superficiales como subterráneas, garantizarán la calidad de las aguas y la protección del medio hídrico en la zona de actuación. Los impactos no se consideran significativos.

La actividad está incluida entre las potencialmente contaminantes del suelo por lo que, antes del inicio de la actividad de la ampliación pretendida, se deberá tener en cuenta lo dispuesto en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

- c) Afecciones sobre el relieve y el paisaje. Valoración: Impacto potencial bajo. La ampliación se proyecta sobre una superficie que carece de vegetación siendo una explanada de zahorras. No se prevén afecciones relevantes sobre el relieve dado que la modificación prevista será en poca superficie de relieve natural y supondrá minimizar las alturas de los taludes de terraplén y excavación. Las superficies ya se encuentran alteradas por lo que no se prevén nuevas alteraciones del relieve o mayor pérdida en la calidad del suelo. Con respecto al paisaje, la actuación se encuentra en la unidad de paisaje "Caudé - Concud" de calidad baja (2 sobre 10) y fragilidad alta (5 sobre 5), consecuencia del desarrollo de las infraestructuras del aeropuerto de Teruel, por lo que se considera un impacto no significativo teniendo en cuenta la presencia de otras edificaciones e instalaciones en el entorno de la actuación. En cualquier caso, la restauración prevista sobre las superficies alteradas favorecerá la integración paisajística del entorno y mejorará la calidad del suelo.
- d) Afección sobre vegetación natural. Valoración. Impacto potencial bajo. No se prevén afecciones significativas sobre la vegetación natural dado que las actuaciones proyectadas suponen la ampliación de la planta de pruebas y ensayos ya existente, y se van a realizar sobre superficies ya pavimentadas tratándose, por lo tanto, de superficies antropizadas en las que no hay presencia de vegetación natural de interés. En cualquier caso, se



evitarán afecciones innecesarias sobre la vegetación natural presente en el entorno de la actividad.

- e) 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 identificados en el plan 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.
- f) Utilización de recursos naturales, generación de residuos y aguas residuales y consumo de agua y energía. La actividad supone la ampliación de la planta de pruebas y ensayos ya existente, lo que supone el aprovechamiento de los servicios de dicha actividad. Además, no se considera relevante el incremento en el consumo de agua o energía ni la generación de aguas residuales, especificando que se prevé una reutilización de las aguas empleadas en los ensayos para su uso posterior en el siguiente ensayo previo tratamiento de dichas aguas.
- g) Afección por riesgos naturales e inducidos. Valoración: Impacto potencial bajo. Tras efectuar los análisis SIG correspondientes a la susceptibilidad de riesgos y distancias básicas, se puede apreciar que, conforme a la tipología del proyecto, y los resultados de tales análisis, pueden existir características intrínsecas del proyecto susceptibles de producir accidentes durante su construcción. Por cuanto se refiere a la vulnerabilidad del proyecto ante catástrofes naturales, se aprecia en los resultados de dichos análisis riesgos muy bajos por hundimientos y deslizamientos y medios por vientos fuertes, sin embargo, 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.

El artículo 39 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón, establece que el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental es el órgano ambiental con competencias para la instrucción, tramitación y resolución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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, y por el Real Decreto 445/2023, de 13 de junio, 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, he resuelto:

- I. Primero. No someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria el Proyecto de ampliación de una planta para pruebas y ensayos de motores de aeronaves, promovido por Payload Aerospace, SL en el aeropuerto de Teruel, polígono 440, parcela 4, del término municipal de Teruel, por los siguientes motivos:
 - El consumo de recursos naturales y los efectos de la actividad sobre los demás factores del medio son poco significativos.
 - La compatibilidad de la actuación con los objetivos del Plan de recuperación del cangrejo de río ibérico.
- II. 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. El ámbito de aplicación de la presente Resolución son las actuaciones descritas en el documento ambiental del Proyecto de ampliación de una planta para pruebas y ensayos de motores de aeronaves, promovido por Payload Aerospace, SL, en el aeropuerto de Teruel, polígono 440, parcela 4, del término municipal de Teruel. No se realizarán actuaciones o infraestructuras que no hayan sido recogidas en el proyecto, salvo las que se puedan derivar del cumplimiento de este condicionado.
 2. Con anterioridad a la ejecución del proyecto, se deberán recabar todos los permisos y las autorizaciones legales exigibles, concretamente la autorización del organismo de cuenca por la reutilización de las aguas tratadas o su vertido. Además, con carácter previo al inicio de la actividad se deberá obtener la correspondiente modificación de la licencia ambiental de actividades clasificadas, según lo establecido en la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón y la autorización, tanto de la actividad existente como de la ampliación pretendida, 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. 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 se concrete el seguimiento efectivo de las medidas preventivas y correctoras planteadas. Se definiría 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. El Plan de vigilancia ambiental asegurará el cumplimiento de las medidas contempladas en el documento ambiental y en el presente condicionado.
4. Se comunicarán con suficiente antelación al 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.
5. Las edificaciones e instalaciones previstas deberán cumplir las normas urbanísticas vigentes en el proyecto supramunicipal del Aeropuerto de Teruel en relación con medidas de protección ambiental y seguridad, control de vertidos, accesibilidad y parámetros edificatorios.
6. Dado que la actividad está incluida entre las potencialmente contaminantes del suelo, antes del inicio de la actividad de ampliación, el promotor deberá remitir al Servicio de Suelos Contaminados del Departamento de Medio Ambiente y Turismo un informe preliminar de situación para cada uno de los suelos en los que desarrolla la actividad existente y la ampliación proyectada, según lo dispuesto en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.
7. 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.
8. Se deberá garantizar la adecuada gestión de todos los residuos generados por la actividad prevista. Tras la finalización de las obras proyectadas, 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.



9. Se deberá realizar la comprobación efectiva del cumplimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero estimadas y la comprobación efectiva del cumplimiento de los niveles sonoros de acuerdo con lo establecido por la normativa en materia de contaminación acústica.
10. 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.
11. 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.
12. En el seguimiento ambiental, durante la ejecución de las obras se efectuará por técnico competente informes mensuales, con informe final. En fase de explotación durante tres años se realizarán informes anuales. En fase de desmantelamiento se realizarán informes mensuales con informe final.

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, 5 de mayo de 2025.

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