

| Título | Productora | Inversión | %(*) | Ayuda - euros |
|-------------------------------------|--|------------|-------|---------------------|
| LIMBO | YO LO VI PRIMERO, S.L. (100.00) C.I.F: B82930967 | 33.515,14 | 15,00 | 5.027,27 |
| LO OBVIO Y LO OBTUSO | GRUPO CINE ARTE, SL (100.00) C.I.F: B59180653 | 10.367,75 | 35,00 | 3.628,71 |
| MANOLO MARCA REGISTRADA | SOLITA FILMS,S.L. (100.00) C.I.F: B83936211 | 14.875,69 | 30,00 | 4.462,71 |
| MAXIMA PENA | IGNACIO BENEDETI CINEMA,S.L. (50.00) C.I.F: B15818602 | 60.285,57 | 30,00 | 9.042,84 |
| | SALTO DE EJE, SL (50.00) C.I.F: B60667441 | 60.285,57 | 30,00 | 9.042,84 |
| NADIE | MIGUEL ANGEL ROLLAND JIMENEZ (100.00) C.I.F: 2618194N | 18.424,25 | 30,00 | 5.527,28 |
| NATI | ESCANDALO FILMS, SL. (100.00) C.I.F: B60772217 | 21.345,61 | 35,00 | 7.470,96 |
| NO PASA NADA | JULIAN JESUS QUINTANILLA ROMERO (100.00) C.I.F: 8847685E | 57.220,01 | 15,00 | 8.583,00 |
| PENALTY | AMATISTA FILMS,S.L. (100.00) C.I.F: B84010180 | 24.242,64 | 70,00 | 16.969,85 |
| PERNAMBUCO | BELEN QUESADA MOLINA (100.00) C.I.F: 24275937N | 18.984,00 | 20,00 | 3.796,80 |
| QUERCUS | LUIS ANGEL RAMIREZ PEREZ (50.00) C.I.F: 14253829Q | 51.612,31 | 15,00 | 3.870,92 |
| | SOCARRAT PRODUCCIONES CINEMATOGRAFICAS,S.L. (50.00) C.I.F: B97324164 | 51.612,31 | 15,00 | 3.870,92 |
| RADIOPHOBIA | MEDIA WORKSHOP,S.L. (100.00) C.I.F: B84149525 | 156.143,42 | 35,00 | 54.650,20 |
| REGALO, EL | CARLOS FERNANDO AGULLO COLOMA (80.00) C.I.F: 52474348D | 27.861,56 | 15,00 | 3.343,39 |
| | PANTALLA PARTIDA S.L. (20.00) C.I.F: B84358837 | 27.861,56 | 15,00 | 835,85 |
| SALLY MCKAY ;SILENCIO SE RUEDA! ... | TOONF VALENCIA S.L. (100.00) C.I.F: B97185029 | 43.579,30 | 20,00 | 8.715,86 |
| SCULPTURE CLUB | MANUEL JAVIER GARCIA POZO (100.00) C.I.F: 50704182S | 10.970,00 | 25,00 | 2.742,50 |
| SISTOLE/DIASTOLE | PELAYO MUÑIZ CABAL (100.00) C.I.F: 10894140Y | 38.831,48 | 15,00 | 5.824,72 |
| SOLO PARA CHELO | DANIEL SANCHEZ CHAMORRO (100.00) C.I.F: 5673786P | 4.292,71 | 15,00 | 643,91 |
| TE QUIERO MAL | FICCION PRODUCCIONES,S.L. (100.00) C.I.F: B15875958 | 52.689,56 | 15,00 | 7.903,43 |
| TIENTOS Y SAYONARAS | DEXIDERIUS PRODUCCIONES AUDIOV., SL, (30.00) C.I.F: B79474557 | 13.604,92 | 30,00 | 1.224,44 |
| | PROYECTOS AUDIOVISUALES ARQUEOLOGICOS Y MULTIMEDIA MLK, S.L. (70.00) C.I.F: B92090059 | 13.604,92 | 30,00 | 2.857,03 |
| TOCATA Y FUGA | INTERMEDIA PRODUCCIONES, S.L. (100.00) C.I.F: B41957036 | 15.404,40 | 60,00 | 9.242,64 |
| VICTOR Y LA MAQUINA | NEVER LAND FILMS S.L. (100.00) C.I.F: B82258658 | 21.329,59 | 15,00 | 3.199,44 |
| TOTALES | | | | 397.643,80 |

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

21235 *RESOLUCIÓN de 30 de octubre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto «Ampliación de plataforma del aeropuerto de Zaragoza», promovido por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, establece en su artículo 1.3, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a evaluación de impacto ambiental, en la forma prevista gen esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto de «Ampliación de Plataforma» se tipifica en la categoría de proyectos incluidos en el Anejo II del Real Decreto Legislativo, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre le medio ambiente, es decir ...».

1. Objeto, descripción del proyecto y localización. Promotor, órgano sustantivo

El presente proyecto tiene por objetivo permitir el movimiento y estacionamiento de aeronaves de mayor tamaño y el aumento de operaciones en la situación futura del aeropuerto.

En la actualidad el aeropuerto dispone de una plataforma estacionamiento de aeronaves, de hormigón hidráulico, de forma rectangular de 450m de longitud por 190m de anchura, con una superficie de unos 94.000 m², con un añadido por el lado noroeste de unos 80m de longitud y 105m de profundidad.

Los 11 puestos de estacionamiento son autónomos. Existe un área destinada al aparcamiento de aeronaves de aviación general, situada al nordeste de la plataforma.

El promotor para adoptar la solución finalmente propuesta, ha analizado diferentes alternativas:

Alternativa 1: Construcción de plataforma junto a la calle de rodaje y al suroeste de la existente. Se sitúa sobre terrenos calificados por el vigente Plan Director como Subsistema de Movimiento de Aeronaves y no

afecta a ninguna instalación actualmente en servicio. El principal inconveniente es la distancia al edificio terminal y la zona de carga. Puesto que no hay continuidad con la plataforma ya existente, sería conveniente conectarla con ella mediante calles de rodaje y vías de servicio para asistir a las aeronaves estacionadas. (Ampliación de aprox. 50.000 m²).

Alternativa 2: Ampliación de la plataforma existente hacia el suroeste. Esta ampliación situada por completo en terrenos calificados en el vigente Plan Director como Subsistema de Movimiento de Aeronaves puede ser una primera fase de la ampliación que convierte en plataforma la zona que queda entre la actual plataforma y la calle de rodaje. Tiene el inconveniente de que el total de los nuevos puestos de estacionamiento son remotos y quedan alejados del área terminal y la zona de carga. (Ampliación de aprox. 58.000 m²).

Alternativa 3: Esta alternativa se sitúa en terrenos calificados en el vigente Plan Director como subsistema de movimiento de aeronaves y zona de reserva. Presenta una ampliación de la plataforma existente hacia el noroeste dando continuidad a la calle de acceso a los puestos de estacionamiento. Los nuevos puestos destinados a aviación comercial quedan en primera línea de plataforma y los puestos de estacionamiento de aviones de carga (Tipos E y F) quedan en segunda línea. Se considera que esta alternativa mantendría el desarrollo natural de la actual plataforma, por lo que se recomienda la alternativa 3 frente a las anteriores. (Ampliación de aprox. 50.000 m²).

Tras el estudio de alternativas, la propuesta consiste en la ampliación de la plataforma a partir de su borde noroeste. La irregularidad del contorno, la presencia de la calle C-1-1 y la necesidad de demoler una esquina del pavimento actual, condicionan la forma de la superficie a ampliar, que puede asimilarse a un rectángulo de 180 × 235 m con un añadido trapezoidal en el entorno de la calle de rodaje.

Cabe destacar entre los servicios afectados la nave para el hangar del Real Aeroclub de Zaragoza. Se propone restituir el hangar del RAZ en el emplazamiento seleccionado mediante el suministro y montaje de una nave prefabricada de 50 x 18 m, con altura libre de 5 m, y modulación longitudinal y transversal, de rápida ejecución.

En relación con este hangar y su reubicación, se ha adoptado incorporar en este proyecto la urbanización de una primera fase de la futura zona destinada a Aviación General, esta zona se sitúa al este de la plataforma actual, entre las instalaciones de combustibles y el arranque de la calle de rodaje C-2-2. En este proyecto se incluye la ejecución de una primera fase que abarca la construcción de una plataforma de aeronaves y la urbanización para una primera línea de parcelas, contiguas a la plataforma, entre las que se encuentra el mencionado Hangar del Real Aeroclub.

La solución proyectada consiste en una plataforma para aviación general de 190 × 35 m (6.650 m²); un enlace para aviones entre dicha plataforma y la calle C-2-2 de unos 35 m de longitud y 8 m de anchura; cuatro

parcelas para otros tantos hangares o naves con acceso directo a la plataforma y una red de viales entre los hangares y para conexión de éstos con la esquina sur de la plataforma de handling. En total resulta una superficie a urbanizar de unos 14.500 m².

Asimismo, la realización del proyecto implica la modificación de la planta de tratamiento de sentinas. Esta instalación que cuenta con diversas arquetas y sistemas de filtro y decantación de desechos, requiere, dada su ubicación actual, ser trasladada y reconstruida en un nuevo emplazamiento, fuera de la plataforma ampliada. Se restablecerá con sus mismas características en un nuevo emplazamiento, situado al noroeste de la ampliación proyectada, incluyendo excavaciones y obra civil de soleras, arquetas, plataforma, barandillas, redes hidráulica y eléctrica conectadas a las acometidas existentes y todos los accesorios necesarios para su correcto funcionamiento.

El vallado. En el tramo que discurre entre la parcela del SEI y la zona urbanizada del aeropuerto, se desmontará para su posterior reconstrucción por un itinerario que englobe la ampliación proyectada para la plataforma de estacionamiento. Se restablecerá el cerramiento con las mismas características que el actual, constituido por un zócalo de hormigón sobre el que se monta el vallado propiamente dicho de rejilla metálica montada en bastidores rectangulares y rematados por cuatro filas de alambre de espino.

El proyecto, como se ha indicado anteriormente, se desarrolla en el aeropuerto de Zaragoza y está promovido por Aena.

2. Tramitación

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, con fecha 26 de abril de 2006, el promotor del proyecto del Aena, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación acreditativa del proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de impacto ambiental.

Con objeto de decidir sobre esta cuestión, con fecha 22 de mayo de 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe al respecto a diversos organismos e instituciones:

| Organismos consultados | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Dirección General para la Biodiversidad. | X |
| Confederación Hidrográfica del Ebro. | X |
| Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón. | X |
| Ayuntamiento de Zaragoza. | |

3. Consultas

De las contestaciones a las consultas destacan las siguientes cuestiones:

La Dirección General para la Biodiversidad informa que el proyecto no tendrá repercusiones sobre la biodiversidad, por lo que no es necesario su sometimiento al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, no procediendo adoptar ninguna protección especial al margen de lo establecido en el documento ambiental elaborado por el promotor.

La Confederación Hidrográfica del Ebro comunica que no tienen que añadir comentario alguno sobre el proyecto, ya que el mismo se llevará a cabo en el interior del recinto aeroportuario, estando la parte más cercana del mismo, aproximadamente a 350 m. de distancia del Canal Imperial de Aragón.

Por su parte, la Comisaría de Aguas realiza una serie de consideraciones de carácter general a tener en cuenta en la realización del proyecto.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón informa que la actuación es compatible con el medio natural y las figuras de protección existentes.

4. Análisis de la documentación ambiental y de los criterios del Anexo III

Analizado el documento ambiental presentado por Aena, se comprueba que se ha hecho un estudio y valoración de aquellas acciones del proyecto con potencial incidencia ambiental, destacando los siguientes aspectos:

Durante la fase de construcción el nivel de ruido se verá incrementado por el funcionamiento de la maquinaria. En la fase de operación no se incrementará significativamente los niveles sonoros como consecuencia de la puesta en servicio de las instalaciones.

En relación a las emisiones atmosféricas, durante la fase de explotación no se considera que se genere un incremento significativo en los niveles de emisión.

Para llevar a cabo la ampliación de la zona pavimentada en el aeropuerto la ocupación de suelo asciende a un total de 70.000 m². Pese a ello, dicha ocupación no producirá cambios significativos en el uso del suelo.

Con relación a los movimientos de tierra, el proyecto contempla un excedente de tierras y de residuos de demolición. En este sentido el promotor propone el transporte a vertedero autorizado. En la medida de lo posible se favorecerá la reutilización de las tierras excedentarias para las obras en el aeropuerto o próximas a él, que requieran aportes de tierras.

Todos los bienes culturales inventariados en la zona se encuentran fuera del recinto aeroportuario. Únicamente destacar por su cercanía al recinto aeroportuario, la presencia del Canal Imperial de Aragón, declarado Bien de Interés Cultural.

Por último, El proyecto no afecta a áreas de especial protección designadas en aplicación de las Directivas 79/409/CEE (Directiva Hábitats) y 92/49/CEE (Directiva Aves), o humedales incluidos en la lista de Convenio Ramsar. Tampoco afecta a ninguna figura de protección recogida en la legislación estatal o autonómica.

Una vez realizado el análisis de potenciales impactos, el documento ambiental presenta una serie de medidas correctoras a aplicar de manera específica en la realización del proyecto, como son:

En caso de que se necesite una zona para la ubicación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales y caminos de servicio; se delimitarán zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible para evitar la dispersión de los efectos de ocupación de estas instalaciones en el ámbito de la parcela afectada por las obras. Se delimitarán claramente estas zonas y las de tránsito de vehículos y maquinaria para concentrar la afección donde sea estrictamente necesaria.

La tierra vegetal procedente de la ubicación de las instalaciones y los elementos auxiliares de obra se acopiará en su perímetro para la pronta regeneración de estas áreas, y su posterior reutilización.

Con anterioridad a la iniciación de las obras, se procederá a señalar y balizar toda la zona que vaya a verse afectada por ellas. Se balizarán las parcelas en las que se llevará a cabo la ampliación de plataforma, así como la zona donde se ubiquen las instalaciones temporales. Se hará lo mismo en los caminos auxiliares de acceso que se construyan provisionalmente para la realización de las obras.

Fuera de la zona de obras, no se permitirá el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuos de ninguna clase.

Si durante la ejecución de la obra, principalmente durante las excavaciones, apareciesen indicios de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo establecido en la Ley 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.

Dado que los excedentes producidos como consecuencia de demoliciones, desmontajes y movimientos de tierras se prevé que se acopien y almacenen temporalmente para su utilización en futuras actuaciones en el propio aeropuerto, no contemplándose el transporte de materiales a vertedero. No obstante, en cualquier caso, los materiales sobrantes y los residuos de obras cumplirán con el artículo 11.2 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y, en su caso, se depositarán en vertederos debidamente autorizados.

Como medida preferente, en el caso de que una vez realizadas las labores de restauración paisajística, se produjese un volumen sobrante final de tierra vegetal, se estudiará la viabilidad de reutilización de las tierras excedentarias en otras obras del aeropuerto o próximas a él, que requieran aportes de tierras.

Como consecuencia del movimiento de maquinaria y tránsito de vehículos de transporte, se realizará un laboreo de todos los suelos compactados. En la medida de lo posible, este escarificado tendrá una profundidad mínima de 20 cm., salvo en las zonas más compactadas que será de 50 a 60 cm.

Para la protección de la vegetación la descompactación se aplicará a toda la superficie que en la fase final de ejecución de la obra, haya resultado afectada por acciones de desbroce y despeje o por procesos de compactación del suelo.

La existencia de ciertos ejemplares de pinos cercanos a la zona de desarrollo del proyecto hace necesario extremar las medidas de precaución para no afectar a dichos elementos, y en caso de que sea inevitable su afección sean trasplantados a zonas más convenientes. En caso de que no fuera posible el trasplante se recomienda la reposición de los mismos, por árboles de edad similar o cuya suma del conjunto de ejemplares reúna el total de la edad de los repuestos.

Inmediatamente después de finalizar las actuaciones previstas en cada obra, se realizará un subsolado del sustrato previo al sembrado con especies herbáceas, con el fin de reponer la cubierta vegetal en el menor plazo de tiempo posible. Este consistirá en hidrosiembra de taludes y superficies desnudas o erosionadas como consecuencia de las obras.

Desde el punto de vista de protección de la fauna, en la medida de lo posible, las obras serán programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna.

Antes de iniciar los trabajos de desbroce y despeje del terreno, se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de animales que pudiesen ser afectados de forma directa o indirecta por las obras.

Como consecuencia de la cercanía de la zona de obra con el Canal Imperial de Aragón, declarado Bien de Interés Cultural, se establece que con carácter previo a la ejecución de la actuación «Ampliación de Plataforma», se realice una inspección del Canal y se jalone la zona de obra más cercana al canal, con objeto de evitar su afección.

Asimismo, con carácter general, especialmente durante el periodo de movimiento de tierras, se vigilará durante las obras la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos y/o culturales. La vigilancia a pie de obra se realizará por un arqueólogo, que tendrá el cometido de vigilar el posible hallazgo de nuevos restos arqueológicos.

En todo caso se cumplirá la ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y el Real Decreto 111/1986 de desarrollo parcial de dicha ley. En este sentido, si durante la ejecución de las obras, se encuentran restos u objetos con valor arqueológico, el Promotor o la Dirección facultativa de la obra paralizará los trabajos, tomando las medidas necesarias para proteger los restos y comunicar el descubrimiento, en el término de 48 horas, al Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.

Se evitará en la medida de lo posible el trabajo en período nocturno (23:00-7:00h), salvo causa justificada, en todos aquellos trabajos que requieran la utilización de maquinaria o vehículos pesados de transporte en superficie, para evitar las afecciones sonoras sobre el entorno.

La maquinaria utilizada en la obra, tendrá un nivel de potencia acústica garantizado, igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

En el supuesto de que sea imprescindible la realización de algún taqueo o voladura puntual, siempre se realizará en período diurno (07:00-23:00 h), intentando además que se circunscriba al período (11:00-16:00 h).

5. *Conclusión*

Considerando los criterios expuestos respecto del Anejo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, relativos a las características del proyecto, su ubicación y potencial impacto, y teniendo en cuenta la documentación del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos, por la realización del proyecto que aconsejen someter el mismo al procedimiento de evaluación ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.3 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 27 de octubre de 2006, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación ambiental el proyecto «Ampliación de plataforma del aeropuerto de Zaragoza».

Madrid, 30 de octubre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.