

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

9013 *Resolución de 30 de abril de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Construcción plataforma de estacionamiento desde Romeo 3 y urbanización industrial sur en el aeropuerto de Sabadell.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 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 dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto Construcción plataforma de estacionamiento desde Romeo 3 y urbanización industrial sur en el aeropuerto de Sabadell se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el apartado k), grupo 9 del anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. Objeto, localización del proyecto, promotor y órgano sustantivo

El proyecto tiene por objeto la ampliación del aeropuerto de Sabadell para mejorar su calidad, seguridad y eficacia, adaptándolo a las previsiones de operaciones estimadas, dado que actualmente presenta insuficientes dotaciones e infraestructuras para sus actividades. En este sentido, está previsto un incremento del número de operaciones, para el año 2015, de un 23% respecto al año 2007, y para el año 2020 de un 39%, habiéndose ya incrementado casi un 26% del año 2006 al 2007.

La ampliación prevista consta de dos actuaciones principales:

Construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves desde Romeo 3 hasta la zona Avialsa.

Urbanización de una nueva zona industrial en el lado sur, para la adecuación del área de los futuros hangares dedicados principalmente al servicio de asistencia, reparación y mantenimiento de aeronaves y sus componentes.

Todas las actuaciones referidas se localizan en el término municipal de Sabadell (Comunidad Autónoma de Cataluña), estando previstas en el Plan Director vigente.

El promotor y a la vez órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha de 29 de Septiembre de 2008, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 22 de Octubre de 2008 se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias:

Organismos consultados	Respuestas recibidas	Organismos consultados	Respuestas recibidas
Agencia Catalana del Agua. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalitat de Catalunya.	X	Delegación del Gobierno en Cataluña.	-
Ayuntamiento de Barcelona.	-	Diputación Provincial de Barcelona.	-
Ayuntamiento de Sabadell.	-	Ecologistas en Acción de Catalunya. Centre Civil Can Basté.	-
Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalitat de Catalunya.	-	Greenpeace.	-
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y marino.	-	SEO.	-
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y Medios de Comunicación. Generalitat de Catalunya.	-	Subdelegación del Gobierno en Barcelona.	-
Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalitat de Catalunya.	-	WWWF/Adena.	-
Dirección General de Medio Natural. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalitat de Catalunya.	-		

De las respuestas recibidas, con contenido ambiental, los aspectos más importantes son los siguientes:

La Agencia Catalana del Agua señala la proximidad de la urbanización de la zona industrial al Riu Sec, a aproximadamente 60 metros, y destaca los potenciales efectos hidrológicos que puede suponer el incremento de superficie urbanizada y la posible afección por contaminación en el vertido de las aguas de escorrentía en el Riu Sec.

Asimismo, describe que en la Cuenca Hidrográfica del Besòs (en el que está incluido el Riu Sec) está previsto desarrollar un Plan de Espacios Fluviales (PEF), cuya información considera que debe ser tomada en cuenta, y en concreto, los estudios de base, las propuestas de actuaciones que se establezcan y la zonificación que se derive y que posee carácter normativo a través del Reglamento de la Ley de Urbanismo (Decreto 305/2006, artículo 6), mediante el que se determinan las restricciones de usos asociadas a cada figura de espacio fluvial, la zona fluvial, el sistema hídrico y la zona inundable.

En caso de que la información no esté disponible, se solicita realizar un estudio específico de inundabilidad, teniendo en cuenta las recomendaciones técnicas para los estudios de inundabilidad de ámbito local y las recomendaciones técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial de la Agencia Catalana del Agua.

Asimismo, se proponen una serie de medidas precautorias y correctoras para evitar la contaminación de las aguas por el drenaje superficial o por vertidos accidentales, así como para minimizar los cambios en la dinámica hidrológica derivados de los procesos de urbanización. En este sentido, recomienda establecer medidas basadas en los siguientes aspectos:

Adecuada zonificación de las actividades auxiliares de obra, alejándolas del espacio fluvial, de espacios protegidos o de interés, de suelo de valor agroecológico, etc., y teniendo en consideración la zonificación del espacio fluvial y la regulación de usos de acuerdo con el reglamento de urbanismo. Para ello se señalarán dichas áreas y se adecuarán e impermeabilizarán para minimizar la afección por derrames accidentales.

Control de los movimientos de tierras, elaboración de un plan de vertederos y préstamos, y gestión de la tierra vegetal.

Realización de una adecuada gestión de los residuos.

Definición de una red de drenaje y puntos de vertido acorde a la red natural de drenaje, justificando la capacidad de esta red de drenaje natural a los caudales de diseño, o planteando la ampliación de la capacidad del cauce o la aplicación de otras actuaciones ambientalmente asumibles. Adecuar la calidad de las aguas antes de su derrame en cauce público.

Restauración de los terrenos y minimización de la erosión, en los casos que sea necesario, mediante revegetación y la construcción de bernas.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008 de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

3.1. Características del proyecto. Las características más relevantes del proyecto son las siguientes:

Construcción de una plataforma de estacionamiento de Aeronaves desde Romeo 3 hasta la zona Avialsa. Comprende la ampliación de la actual plataforma de estacionamiento de aeronaves (Romeo 3) en 10.000 m², permitiendo la creación de un total de 8 puestos para aeronaves de clase A ó de 4 puestos para aeronaves de clase B. Para ello será necesario nivelar 11.200 m² (200 x 56 metros), creándose, debido a la topografía, en los bordes de la plataforma terraplenes con una pendiente del 60% (3V:2H).

Asociado a esta ampliación deberán ejecutarse las siguientes obras:

Construcción de una nueva red de drenaje que recogerá las aguas pluviales que conectará a la red de drenaje del aeropuerto.

Instalación de un sistema de tratamiento de aguas con hidrocarburos en el extremo sureste de la nueva plataforma. Esta planta enterrada garantizará un contenido en hidrocarburos inferior a 5 p.p.m. (5 mg/l), de sólidos en suspensión inferior a 80 p.p.m. (80 mg/l), y un pH entre 6 y 9 en el agua que salga de la red de drenaje.

Instalación, en el borde norte de la plataforma, de dos nuevas torres de iluminación de 20 metros de altura con lámparas de 2.000 W.

Sustitución del vallado de seguridad lado tierra/aire.

Señalización horizontal de la nueva plataforma (línea de seguridad en plataforma, señal de eje de calle de rodadura en plataforma, de borde de plataforma, de prohibición de estacionamiento, de designación de puesto de estacionamiento, de puesto de estacionamiento para aeronaves y de senda peatonal).

Adicionalmente, debido a las perturbaciones en la calidad de la señal en el espacio del sistema DVOR/DME SSL provocadas por los aviones conrtraincendios, éstos serán trasladados a la plataforma Romeo 4, siendo necesario habilitar la misma para el abastecimiento de estos aviones mediante las siguientes actuaciones:

Construcción de línea de abastecimiento provisional de agua desde el actual aljibe, mediante sustitución de la bomba del aljibe actual por otra más potente.

Construcción de cuatro hidrantes análogos a los actuales en la plataforma Romeo 4, y construcción de solera de hormigón para ubicación de los depósitos elevados de productos retardantes y de hidrocarburos.

Urbanización de la nueva zona industrial para hangares. Situada en su totalidad en terrenos del sistema general aeroportuario, ocupará una superficie de 50.000 m², en los que se prevé la construcción de una plataforma de estacionamiento lado aire, con 5 puestos de aeronaves tipo A y B, un nuevo vial perimetral, de 6 metros de anchura, así como una zona de aparcamiento en batería con capacidad para 93 vehículos que contará con un vial de doble sentido. Esta urbanización comprenderá:

Red de drenaje de pluviales mediante un colector principal situado al suroeste del aeropuerto que desembocará a un colector general que, previo tratamiento mediante un separador de hidrocarburos a instalar, verterá las aguas al cauce del Riu Sec.

Red de saneamiento que vierte en la depuradora del ayuntamiento próxima al aeropuerto.

Red de suministro de agua potable procedente de la red general municipal, y red de hidrantes independiente de la red de abastecimiento.

Red eléctrica subterránea e instalación de un nuevo centro de transformación de 630 kVA.

Red de voz y datos, y red de alumbrado.

Vallado perimetral.

En el mismo proyecto se modifica el trazado del vial de servicio que discurre por la zona norte del aeropuerto, entre la cabecera 13 y el área del nuevo terminal, sustituyendo una curva existente por un tramo recto.

3.2. Ubicación del proyecto.

El aeropuerto de Sabadell se ubica en la comarca del Vallés occidental, a unos 2 kilómetros del centro de la ciudad, en el suroeste de su término municipal, a aproximadamente 20 kilómetros de Barcelona. Se sitúa en la cuenca hidrográfica del Besòs, perteneciente al sistema centro de las cuencas hidrográficas internas de Cataluña.

Las actuaciones contempladas en el proyecto ocupan un total de 61.200m², de los cuales 11.200m² corresponden a la nueva plataforma, en terrenos en los que actualmente se encuentra una pradera de gramíneas y especies nitrófilas, y otros 50.000m² a la urbanización industrial, sobre terrenos dedicados principalmente a terreno de cultivo de cereal, no existiendo ninguna especie protegida ni ningún hábitat de interés comunitario afectado (Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres).

Ninguna de las actuaciones interfiere con espacios incluidos en la Red Natura 2000, siendo el más cercano el LIC ES5110024 Serra de Collserolla, que se ubica a aproximadamente ocho kilómetros del sistema aeroportuario, por lo que no será afectado de manera directa o indirecta ninguno de sus valores. Asimismo, el ámbito de actuación tampoco coincide con otros espacios protegidos u otras áreas de interés como son las áreas de importancia para las aves (IBAs).

En el entorno aeroportuario existen identificados diversos bienes y yacimientos arqueológicos de interés patrimonial, como son el edificio Can Diviu-Torre Gorina, el refugio antiaéreo del aeropuerto de Sabadell (construido durante la segunda república), y el espacio protegido, por el plan especial de protección arqueológica (EPA), de Sant Pau de Riusec-Camp d'Aviació, con potencial interés arqueológico derivado de hallazgos (cronología Calcolítico-Bronce) encontrados en 1954 durante las obras de ampliación y reparación de la pista de aterrizaje del Aeropuerto, al noroeste del recinto aeroportuario. Asimismo, se ha identificado un antiguo camino tradicional que unía los núcleos urbanos de Sabadell y Cerdanyola del Vallés, que actualmente está desaparecido.

3.3. Características del potencial impacto. La principal afección que se produce derivada de las actuaciones contempladas es la ocupación de 61.200m² de suelo, que implicará un movimiento de tierras total estimado en 44.839m², de los cuales 33.298m³ corresponden a tierra vegetal y 11.541m³ a desmontes, no aptos para poder reutilizar en la misma obra y que por tanto serán transportados a vertedero autorizado. Por otro lado, para rellenos y terraplenes, serán necesarios 90.899,9m³ de material de canteras legalmente autorizadas. Para llevar a cabo las citadas actuaciones, se elaborará un Plan de vertederos y préstamos, que será autorizado por el órgano competente.

La impermeabilización de estas áreas aumentará ligeramente el volumen de aguas de drenaje y de saneamiento. Las primeras serán tratadas en un separador de hidrocarburos (se instalarán dos separadores de hidrocarburos, uno en el extremo sureste de la plataforma ampliada y otro en el colector general al que desemboca la nueva urbanización industrial)

antes de conducirse al cauce del Riu Sec, y las segundas se conducirán a la depuradora del ayuntamiento, próxima al aeropuerto, a través de la red de saneamiento existente.

En este sentido, el promotor adoptará diferentes medidas para minimizar las afecciones sobre el suelo y el agua, como jalonar, señalizar o balizar las instalaciones auxiliares, las zonas de tránsito de vehículos y maquinaria, y todas las áreas afectadas, y restituir todas las zonas ocupadas o degradadas, para lo que se llevará a cabo la revegetación o siembra de las mismas. El promotor efectuará una gestión integral de la tierra vegetal, que se retirará y acopiará, y se descompactarán los suelos afectados.

Asimismo, se llevará a cabo la realización de una correcta gestión de residuos, prestando especial atención a los residuos procedentes de demoliciones, desmontajes y movimiento de tierras, así como a la gestión de residuos peligrosos.

Respecto a la contaminación atmosférica por emisiones de gases contaminantes, la modelización realizada en el documento ambiental concluye que en el entorno del aeropuerto de Sabadell no se prevén superaciones de los umbrales establecidos por la legislación vigente. No obstante, el promotor prevé la adopción de distintas medidas para minimizar las potenciales afecciones, como son controles en los transporte de materiales, realización de riesgos periódicos en caminos de obra, limitación de la velocidad, programas de revisión y mantenimiento de vehículos y maquinaria, y control de la emisión de gases y partículas de los motores de combustión interna.

Con relación a la afección acústica, el documento ambiental incluye una modelización mediante el programa de simulación INM (Integrated Noise Model) en su versión 7.0, ejecutado tanto para el escenario actual como para el de puesta en marcha de las instalaciones (año 2011). Los intervalos temporales considerados en esta modelización mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente constituida por la Ley 37/2003 del Ruido y Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007, que la desarrolla reglamentariamente, es decir, periodo día (operaciones entre 7-19 horas), periodo tarde (19-23 horas) y periodo noche (23-7 horas). No obstante, el horario operativo del aeropuerto sólo contempla la posibilidad de operaciones entre las 8:00 y la puesta de sol en hora local, la cual, como valor medio, se ha estimado en las 19.30h. Por este motivo, en la modelización se descarta que se produzcan movimientos tanto durante el periodo nocturno como durante el periodo tarde, dado que en este último periodo, el número de operaciones que se desarrollan dentro de los 30 minutos que se encuentra operativo el aeródromo resultan desestimables respecto del total (4 %).

En función de esta modelización, el documento ambiental considera que en el entorno del aeropuerto de Sabadell no se prevé superación de los niveles objetivo de calidad acústica establecidos por el Real Decreto 1367/2007 respecto al uso predominante del suelo, si bien se han identificado cinco posibles edificaciones residenciales, que se localizan sobre suelo destinado a cultivos hortícolas, que se ven sometidas a niveles superiores a 65 dB(A).

Como medidas a aplicar, está prevista la adopción del denominado enfoque equilibrado, que conlleva la reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, restricciones o procedimientos operativos de reducción de ruido, además de la revisión de las isófonas cada 5 años y la ejecución de un plan de aislamiento, en el supuesto que se constate la existencia de edificaciones afectadas acústicamente por la actividad del aeropuerto.

Dicho plan de aislamiento acústico se ejecutará en aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica), que estando incluidas dentro de la isófona definida por Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), elaborada de acuerdo a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de puesta en funcionamiento (año 2011), e incorporada en el anexo de la presente resolución, dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente resolución, en orden a conseguir que en su interior se cumplan los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable que se recogen en la tabla B del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de

octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, de 17 de noviembre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El promotor remitirá la citada isófona a los ayuntamientos incluidos en la misma, al objeto de que aporten los censos de viviendas y edificaciones de usos sensibles que encontrándose dentro de dicha isófona, dispongan de licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente Resolución.

Dicha isófona será considerada isófona de referencia en lo que respecta a la ejecución del citado plan de aislamiento acústico. A los efectos de ordenación del territorio, serán de aplicación las isófonas que determine el órgano competente.

Además, en el momento en que entren en servicio las infraestructuras recogidas en la presente Resolución, aun considerando que la isófona de referencia tiene suficiente amplitud territorial, el promotor llevará a cabo mediciones acústicas en los núcleos habitados que pudieran estar afectados por las operaciones en tierra, al objeto de que, en su caso, llevar a cabo las correspondientes medidas correctoras de aislamiento acústico.

El plan se regirá por las normas de actuación para la ejecución del plan de aislamiento acústico (PAA) del aeropuerto de Sabadell, de 15 de abril de 2009, acordadas entre el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y el promotor.

En función de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Plan de Aislamiento Acústico se llevaría a cabo siguiendo criterios de racionalidad económica, ejecutándose de forma progresiva, y debiendo el promotor programar las correspondientes actuaciones de insonorización, de acuerdo a los distintos niveles de afección acústica a los que se encuentren sometidos los inmuebles localizados en el interior de dicha envolvente, priorizando la ejecución de dichas actuaciones conforme a las siguientes fases de actuación:

- 1.^a Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la isófona Ld 65 dB(A) (7:00-19:00 h).
- 2.^a Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la isófona Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h).

Este plan establecerá un calendario de actuaciones en función del número de viviendas afectadas, dentro del plazo recogido en el citado Real Decreto 1367/2007 para el logro de los objetivos de calidad acústica.

Las isófonas serán revisadas cada cinco años, a partir de la fecha de publicación de la presente Resolución, o cuando se produzcan modificaciones relevantes, sostenidas y acreditadas en alguno de los factores determinantes de dichas isófonas y, en particular, cuando se dé alguno de los supuestos contemplados en la Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

A iniciativa de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el plazo máximo de seis meses a partir de la publicación de la presente Resolución, se creará una Comisión de Seguimiento Ambiental del aeropuerto de Sabadell y sus efectos sobre el medioambiente, integrada en principio, por dos representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, dos representantes de AENA, un representante del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña y un representante de cada uno de los municipios afectados por las citadas isófonas.

La Presidencia de la citada Comisión será compartida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y AENA, correspondiendo la Secretaría a AENA.

La composición definitiva de la Comisión se establecerá, en el plazo antes fijado, mediante Orden Ministerial. Orden que será elaborada por el Ministerio de Fomento.

Si por cualquier circunstancia, la citada Orden, no se pudiera elaborar en el plazo establecido y con objeto de no demorar la realización del plan de aislamiento acústico, de manera transitoria la Comisión se establecerá con la representación antes citada. Una vez establecida, mediante Orden, la citada Comisión, las actuaciones realizadas hasta ese

momento, serán asumidas por la misma, continuando con las funciones de seguimiento que establece la presente Resolución.

AENA informará a la Comisión de Seguimiento Ambiental de las actuaciones llevadas a cabo para la ejecución del plan de aislamiento acústico.

Respecto al patrimonio cultural, el proyecto no va a afectar a ningún elemento patrimonial histórico o arqueológico identificado, si bien dada su importancia en el ámbito de las actuaciones, el promotor prevé la realización de una prospección arqueológica intensiva que detecte la potencial aparición de restos arqueológicos de interés, que en caso de que se produjese, se notificaría a la autoridad competente. Posteriormente, se realizará un seguimiento de todas las operaciones que supongan remoción y movimiento de tierras.

Asimismo, señalar que como consecuencia de la ejecución de las obras, se deberán desmontar, o demolerse, distintas infraestructuras o servicios del aeropuerto, que en ningún caso supondrán perjuicios a la población circundante ni a los usuarios de las instalaciones aeroportuarias.

Teniendo en cuenta la afección hidrológica y posible impacto al cauce fluvial al riu Sec, el proyecto constructivo recogerá los requerimientos solicitados por la Agencia Catalana del Agua, y en concreto:

Zonificar el uso del territorio según su singularidad, y zonificación del espacio fluvial y regulación de usos de acuerdo con el Decreto 305/2006, de 18 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de urbanismo, y en concreto su artículo 6 relativo a la directriz de preservación frente a los riesgos de inundación.

Estudio específico de inundabilidad según las recomendaciones técnicas para los estudios de inundabilidad de ámbito local (GT1), así como las recomendaciones técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial (GT4) de la Agencia Catalana del Agua.

Consideración de los trabajos de Planificación de Espacios Fluviales de la Cuenca del Bèsos, especialmente en cuanto a la inundabilidad, así como las Directrius de planificació i gestió d'espai fluvial de la Agencia Catalana del Agua.

Establecimiento de medidas para evitar modificar la funcionalidad morfodinámica de la cuenca hidrológica, así como su control y seguimiento.

El promotor también recoge un plan de vigilancia ambiental para verificar la adecuada ejecución de las medidas correctoras previstas y, en caso necesario, proponer medidas adicionales que corrijan posibles afecciones no previstas con anterioridad.

Como conclusión, en relación con las respuestas recibidas y de los compromisos de gestión ambiental adquiridos por el promotor en el documento ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, así, a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 28 de noviembre, de Régimen Jurídico de las administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional

Madrid, 30 de abril de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

