

9371

ORDEN ARM/1485/2008, de 8 de mayo, por la que se adopta la decisión de no sometimiento a evaluación de impacto ambiental del proyecto Construcción de un nuevo área terminal en el aeropuerto de Santiago de Compostela.

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 de su Anexo III.

El proyecto de «Construcción de un nuevo área terminal en el aeropuerto de Santiago de Compostela» se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el Grupo 9, apartado k), del Anexo II del referido Real Decreto Legislativo.

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

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

El objeto del proyecto es la realización de una serie de actuaciones para la puesta en marcha de una nueva área terminal, en el aeropuerto de Santiago de Compostela. Para ello será necesaria la construcción de un nuevo edificio terminal (capacidad para 3,3 millones de pasajeros), un nuevo edificio de aparcamientos (capacidad para unas 4000 plazas) y la urbanización de los accesos asociados a la nueva área terminal.

Dicho aeropuerto se encuentra situado en los términos municipales de Santiago de Compostela, O Pino y O Boqueixón, en la provincia de A Coruña (Galicia). Concretamente, las actuaciones se realizarán dentro del área denominada subsistema de actividades aeroportuarias, que es donde actualmente se encuentra el edificio terminal de pasajeros, el de mercancías y la zona de servicios.

Para su ejecución se necesitan terrenos no contemplados en el actual Plan Director, y que según el Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Santiago de Compostela (aprobado mediante Orden del 3 de octubre de 2007), se encuentran clasificados como suelo rústico de protección forestal.

Tanto el promotor como el Órgano sustantivo del proyecto son Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 20 de abril de 2007, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El 5 de junio de 2007, se realiza petición al promotor de la huella de ruido del proyecto y se le pide su incorporación a la Documentación Ambiental. La nueva documentación es recibida el 20 de noviembre del 2007, en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Con fecha 27 de noviembre de 2007, 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:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	-
Subdelegación del Gobierno en A Coruña	-
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Xunta de Galicia	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Xunta de Galicia	-
Dirección General de Desarrollo Sostenible. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Xunta de Galicia	-
Dirección General de Transportes. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes. Xunta de Galicia	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Deporte. Xunta de Galicia	-
Ayuntamiento de A Coruña	-
Ayuntamiento de Santiago de Compostela	X
Ayuntamiento de Boqueixón	-
Ayuntamiento de O Pino	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Departamento de Biología Celular y Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela. Campus Universitario Sur	-
A.D.E.N.A.	-
S.E.O/Birdlife	-
Ecologistas en Acción	-

De las respuestas recibidas, con contenido ambiental, es destacable lo siguiente:

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia, considera adecuadamente planteado el análisis que figura en el estudio previo, con respecto a las posibles alternativas de actuación. Asimismo, estima conveniente valorar con mayor atención las acciones relacionadas con los siguientes impactos: emisiones sonoras, de polvo y gases; afeción a redes de abastecimiento, saneamiento, u otros servicios; desperfectos de carreteras, caminos u otras infraestructuras; molestias por incremento de tránsito de vehículos, maquinaria; interrupciones de tráfico, etc.

Otros impactos que han de considerarse son la generación de residuos, la ocupación y cambio de uso de suelo, los movimientos de tierra o explanaciones, la incidencia sobre el medio perceptual, la eliminación de vegetación y/o hábitats y el posible impacto sobre el patrimonio arqueológico o etnográfico, respecto del cual deberá consultarse a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Xunta de Galicia.

Asimismo afirma que los impactos anteriormente mencionados podrán ser minimizados o evitados mediante la adopción de las medidas protectoras y correctoras adecuadas.

El Ayuntamiento de Santiago de Compostela a través del Registro General de la Consejería de Presidencia, Administraciones Públicas y Justicia de la Xunta de Galicia, remite informe en el cual considera que la documentación ambiental no aporta información suficiente a cerca de las emisiones atmosféricas en fase de explotación, del incremento de los niveles sonoros y respecto al desarrollo del Plan de Gestión de Residuos. Además, indican que las medidas correctoras y preventivas son escasas y centradas en el control del ruido y que con la documentación remitida no es posible determinar los impactos ambientales significativos derivados del proyecto.

La Dirección General de Transportes. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes. Xunta de Galicia, no formula alegaciones al proyecto.

3. Análisis según los criterios del Anexo III

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando tanto las respuestas recibidas a las consultas practicadas como la información complementaria al documento ambiental (recibida en febrero de 2008 y posteriormente una ampliación de la misma en abril de 2008), 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.

Características del proyecto: El proyecto plantea una serie de actuaciones ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas aeroportuarias, como son la construcción de un nuevo edificio terminal, un nuevo edificio de aparcamientos y la urbanización de accesos a la nueva área.

El nuevo edificio terminal se ubicará al sur del actual edificio terminal, tendrá una capacidad de 3,3 millones de pasajeros (previsión de tráfico realizada para el año 2020) y dos módulos. Uno que permite la conexión con el aparcamiento y acogerá los servicios del lado tierra (en donde se llevarán a cabo las labores principales de tratamiento de pasajeros y equipajes) y otro que albergue las instalaciones y servicios del lado aire (en donde se realizará el embarque y desembarque de pasajeros).

El nuevo edificio de aparcamiento (con 4000 plazas) se situará frente a la futura terminal de pasajeros y sustituirá al antiguo. Se proyectan 7 niveles, uno de los cuales será de parking privado y el resto público.

La última actuación proyectada es la urbanización de los accesos asociados a la nueva área terminal, para por un lado permitir la conexión con los nuevos edificios planificados y por otro el acondicionamiento del actual acceso al aeropuerto, consiguiendo de esta manera adaptarlo al nuevo volumen de tráfico previsto.

Ubicación del proyecto: El proyecto se localiza en el aeropuerto de Santiago de Compostela, rodeado de un entorno antropizado, donde pequeños núcleos rurales se alternan con parcelas dedicadas al cultivo de herbáceas y especies forestales.

Dentro de dicho aeropuerto, el área que se verá modificada por las actuaciones es el denominado subsistema de actividades aeroportuarias,

en la que actualmente se localiza el edificio terminal de pasajeros. Por tanto, parte de las actuaciones se llevarán a cabo en zonas actualmente ya modificadas, caso de la adecuación de la rotonda actual de acceso al aeropuerto.

El Plan Director del aeropuerto de Santiago de Compostela, aprobado mediante Orden Ministerial de 5 de septiembre de 2001, recoge la ampliación del aeropuerto y dispone para su ejecución la necesidad de incorporar nuevos terrenos al Sistema General Aeroportuario. Estos terrenos incluidos en la nueva delimitación de la zona de servicio propuesta por el Plan Director, pertenecen en su mayoría al Ministerio de Defensa, con la particularidad de que su uso actual es un campo de golf cedido al Real Aeroclub de Santiago.

La mayoría de las actuaciones se realizarán dentro de terrenos previstos por el Plan Director, actualmente en propiedad del Ministerio de Defensa o cedidos al Real Aeroclub de Santiago. Dentro de éstos últimos se localiza un humedal de origen artificial (de aproximadamente 200 m² de superficie), que se ha unido a la red de drenaje natural de la zona, lo que ha propiciado la aparición de comunidades de vegetación y fauna de interés. El resto se llevarán a cabo en suelo clasificado como rústico de protección forestal, por el Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Santiago de Compostela.

Terrenos contemplados en el Plan Director		Terrenos no contemplados en el Plan Director (suelo rústico con protección forestal)
Militares	No militares	
235.935 m ²	99.102 m ²	21.640 m ²

Ninguna de las actuaciones interfiere con Espacios Naturales Protegidos, sea el caso de los incluidos en la Red Natura 2000, Hábitats de Interés Comunitario, etc. El más cercano al aeropuerto de Santiago de Compostela es el Lugar de Interés Comunitario (LIC) ES1110016 «Río Tambre», y su distancia al mismo es de algo más de 5 km. Por tanto, no es previsible la afección de manera directa o indirecta a ninguno de los valores del medio, por los cuales fue considerado este espacio como LIC.

Tampoco afecta a humedales protegidos por el Convenio Ramsar, o a los incluidos dentro del Inventario de Humedales de Galicia. Los más cercanos a la actuación, de los considerados por dicha comunidad autónoma, son el Vilaboa, el Amenal-1 y el Amenal-2, y se ubican a unos 5 km al oeste del aeropuerto. Por ello ni la fauna ni la flora asociada a los mismos, se verá influenciada por el proyecto.

En las inmediaciones del aeropuerto se encuentran inventariados elementos del patrimonio arqueológico-artístico, sea el caso del Camino de Santiago Francés (declarado Patrimonio Mundial de la Unesco e incluido dentro de la Ley 3/1996 de Protección de los Caminos de Santiago de la Xunta de Galicia) que discurre por el área septentrional del recinto aeroportuario; el núcleo tradicional de San Paio y la iglesia de Santa Lucía (declarados como patrimonio cultural del ayuntamiento de Santiago de Compostela) a unos 250 m al nordeste del aeropuerto o los yacimientos arqueológicos al sur del mismo.

Características del potencial impacto: Las actuaciones previstas, localizadas en una infraestructura ya consolidada y en funcionamiento, mejoran y amplían las instalaciones existentes. De esta manera se solventan, entre otras cosas, las deficiencias detectadas en las áreas destinadas al tratamiento de pasajeros, cuyo principal origen es el incremento del tráfico de personas sucedido en los últimos años.

La realización de las actuaciones podría ocasionar impactos en el medio ambiente del área implicada en el proyecto, pero tal y como afirma la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia, podrán ser minimizados o evitados mediante la adopción de las medidas protectoras y correctoras adecuadas.

Asimismo en el diseño de las obras, el promotor ya ha considerado la minimización de impactos que éstas pudieran ocasionar, tomando decisiones como el aprovechamiento de los desniveles del terreno en la construcción del aparcamiento, para minimizar el impacto paisajístico y maximizar el ahorro de energía.

El principal impacto estimado es el ocasionado por la ocupación de suelo, y el cambio de uso asociado al mismo, pero también han de ser considerados el incremento de los niveles sonoros, las emisiones atmosféricas, los movimientos de tierras, la generación de residuos, la afección a la fauna y flora (especialmente la asociada al humedal existente en el actual campo de golf), etc.

Respecto al cambio de uso de suelo, destaca el que se producirá en aquellos terrenos no incluidos dentro del actual Plan Director del aeropuerto, y que se encuentran clasificados como suelo rústico de protección forestal. En ellos se llevará a cabo la construcción de un vial de acceso al edificio terminal, y parte de las nuevas edificaciones.

La construcción del vial de acceso anteriormente mencionado, lleva consigo la afección al humedal existente en el campo de golf del Real

Aeroclub de Santiago. Las características de este humedal propician la existencia tanto de fauna como de flora. Es por ello que el promotor afirma que serán realizadas una serie de medidas para su recreación en otro lugar. Entre las mismas se encuentran:

Reubicación del humedal dentro del recinto aeroportuario y a 90 m en dirección Noroeste de la localización actual. Se trasladará y acondicionará siguiendo las siguientes pautas: traslado en otoño o invierno (para no alterar la época reproductora ni producir molestias de otro tipo a la fauna); excavación del terreno con pendiente progresiva, hasta profundidad máxima en la zona central de 1,20 m (previamente se retirará la tierra vegetal y acopiará para su reutilización); en la superficie excavada se añadirá una capa de arcillas que constituirá el fondo impermeable del humedal sobre el que apoyar los sedimentos actuales; desecado del actual humedal a través de camiones cuba o equipo de bombeo y ubicación del agua extraída en la nueva cubeta. Asimismo se retirarán mediante pala retroexcavadora, «prismas» de terreno del fondo sólido del humedal y con profundidad homogénea de 50 cm, trasladándose a la nueva cubeta (se colocarán en la misma posición que estén en el momento de retirarlos y se depositarán de manera que la capa de vegetación acuática quede hacia arriba).

También se acondicionará la entrada al humedal para mantener el aporte de agua a la nueva zona y recuperar la conexión de la zona húmeda con la red de drenaje natural.

Ubicación de las instalaciones de obra fuera de las zonas de interés ambiental.

Medidas de protección de la calidad de las aguas, como instalación de barreras antisedimentos y jalonamiento de las mismas, y la colocación de cartelería de señalización que indique la existencia de zona de interés ambiental, tanto en la actual ubicación del humedal, hasta su traslado, como en la futura, para evitar vertidos u otras afecciones.

Otro impacto a tener en cuenta es el ocasionado por el incremento de los niveles de ruido durante la fase de construcción (debido al uso de maquinaria) y en la fase de explotación ya que como consecuencia de la puesta en funcionamiento de las instalaciones proyectadas, el aumento del número de pasajeros derivará en un mayor número de operaciones de aeronaves, principales generadoras de ruido.

Para su análisis se ha realizado el estudio del impacto acústico, tomando como valores de referencia $Leq_{día}$ 65 dB(A) y Leq_{noche} 55dB(A). La isófona obtenida para el valor nocturno sí que afecta a 19 viviendas, 7 pertenecen a las localidades de San Paio y Amarelle, en el municipio de Santiago de Compostela, y las 12 restantes se encuentran en los núcleos de Loureda y A Pena, pertenecientes a la parroquia de Loureda, en el municipio de Boqueixón. La isófona referida al valor nocturno no recoge ninguna vivienda en su interior.

Las medidas protectoras y correctoras propuestas para la fase de construcción son el uso de maquinaria con especificaciones de bajos niveles de ruido (niveles de potencia acústica iguales o inferiores a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE), la limitación de la velocidad de circulación, restricciones del horario de construcción al diurno, etc.

Para la fase de funcionamiento el promotor incluye la adopción del llamado «Enfoque equilibrado», adoptado en la Resolución A33/7 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que la Unión Europea incorporó mediante la aprobación de la Directiva 2002/30/CE sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios. Las medidas que considera son: mejoras técnicas en las aeronaves, medidas de ordenación y gestión del suelo, procedimientos operativos de reducción de ruido, restricciones operativas, etc. Además incluye el empleo de pavimento antirruído en los viales.

La documentación incluye un plan de aislamiento acústico en el que el promotor se compromete a constituir una Comisión de Seguimiento integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de la Dirección General de Aviación civil del Ministerio de Fomento, de la Entidad Pública Empresarial de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, de la Comunidad Autónoma de Galicia y de los Ayuntamientos afectados por las isófonas $Leq_{día}$ 65 dB(A) y Leq_{noche} 55dB(A).

Las isófonas y el plan de aislamiento acústico deberán ser remitidos a la Comisión de Seguimiento en el plazo de un año a contar desde la fecha de publicación de la presente Resolución para su análisis y posterior traslado al órgano sustantivo que comprobará que dichos documentos se ajustan a lo exigido en la condición de protección acústica de la presente resolución.

El plazo de ejecución del plan de aislamiento acústico será de tres años a contar desde la fecha en la que el órgano sustantivo verifique su idoneidad. Para que dicho plan pueda estar finalizado en el plazo previsto, todos los afectados deberán presentar sus solicitudes de aislamiento acústico durante los dos años siguientes a la citada conformidad.

Otro impacto a considerar es el posible incremento de emisiones a la atmósfera durante la fase de construcción y la de funcionamiento del proyecto.

En la primera se incluyen las emisiones atmosféricas de partículas, polvo, compuestos orgánicos volátiles, etc., asociadas a excavaciones, movimiento de tierras, carga y descarga de materiales, movimiento de vehículos y maquinaria, el uso de pinturas, disolventes, extendido de mezclas bituminosas, etc. Con carácter general se proponen una serie de medidas: riegos periódicos de caminos de obra y zonas donde se realicen movimientos de tierras, recubrimiento con toldos de los acopios de materiales sueltos, limitación de la velocidad de vehículos en la zona de obras a 30 km/h y correcto mantenimiento de maquinaria y vehículos con revisiones periódicas de los mismos (Directiva 97/68/CE y Directiva 2001/63/CE), etc.

Para la fase de funcionamiento el promotor ha realizado un estudio comparativo entre las emisiones a la atmósfera registradas para el año 2006 y la previsión para el 2010 (llevada a cabo tras una simulación empleando el modelo EDMS).

En este modelo se han tenido en cuenta las diferentes fuentes de emisión (aeronaves, vehículos de apoyo en tierra y unidades auxiliares de energía), el número de operaciones anuales para cada combinación aeronave-motor y los datos meteorológicos y características superficiales. El promotor aporta los datos de emisiones de CO, HC, NO_x, SO_x, PM₁₀ y CO₂.

Con estos datos el promotor valora el riesgo de afección a la población, teniendo en consideración la estabilidad atmosférica persistente, las direcciones del viento desfavorables y las emisiones de origen aeroportuario, y concluye que el riesgo de alcanzar valores elevados de concentración de contaminantes, en el entorno habitado del aeropuerto de Santiago, es bajo.

Siguiendo las prescripciones del Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono, el promotor considera que conforme a los datos obtenidos y población existente, la actual estación fija de Santiago da cobertura a las necesidades planteadas.

En la fase de funcionamiento el promotor asume medidas recomendadas por la OACI y la Administración Federal de Aviación (FAA). Las relativas a aeronaves son: la posibilidad de que las aeronaves realicen la rodadura sin emplear todos los motores, la minimización del tiempo de espera tanto en las cabeceras como durante la rodadura en los cruces y a la entrada a puesto de estacionamiento, el retraso del despliegue del tren de aterrizaje, la restricción del uso del dispositivo de frenado denominado reversa, etc. Y las relacionadas con instalaciones y equipos de tierra son: posibilidad de sustitución de la turbina de las unidades de potencia auxiliar por un suministro eléctrico y de aire acondicionado en la pasarela que aumente la eficiencia energética, reducción de las distancias recorridas por los vehículos de apoyo en tierra y del tiempo a ralentí, sustitución de los motores diesel por gas natural o propano, etc.

El promotor incluye también medidas para reducir impactos sobre el sistema hidrológico, el suelo, la vegetación, la fauna, etc.

Respecto al sistema hidrológico tanto la ubicación de las instalaciones auxiliares como la realización de operaciones de limpieza y mantenimiento de maquinaria se llevarán a cabo fuera de zonas de interés ambiental (vaguadas, humedales, etc.) en áreas impermeabilizadas y con sistemas de depuración primaria. Asimismo han de considerarse las medidas relativas al humedal mencionadas con anterioridad.

El suelo se protegerá mediante señalización y delimitación de las zonas dedicadas a las obras, instalaciones y elementos auxiliares, acopio de la tierra vegetal en áreas cercanas a su extracción para su posterior reutilización, laboreo de suelos compactados por vehículos y maquinaria, etc.

El impacto sobre la vegetación y el paisaje se verán minimizado mediante la delimitación de la zona de obras, revegetación con especies autóctonas, implantación de barreras vegetales que actúen como pantallas visuales en los bordes y mediana de los viales, etc.

Asimismo y, con el objetivo de reducir las posibles afecciones sobre la fauna, previo al inicio de las obras se realizará una inspección del área para tomar medidas como es la programación de las obras evitando actuaciones durante la época de cría, periodo reproductivo o, si se detectan especies invernantes, evitar aquellas actuaciones que puedan ser más molestas durante diciembre-febrero.

Los impactos que puedan ocasionar los residuos se minimizarán con una gestión adecuada de los mismos, la cual implica reutilización de los inertes, acopio de los residuos peligrosos en recintos preparados para ello (siguiendo indicaciones del Real Decreto 952/97 y de la Ley 10/98), retirada y transporte de los mismos a través de gestores autorizados, previa solicitud del Documento de Aceptación del Residuo por parte del gestor final del mismo, transporte a vertederos autorizados (Explotación Minera de Campomarzo S.A. Gestores de RSU y Vertederos Controlados S.L.-GESTAT, MV Gestión Lugo S.L.) por parte de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia. También incluye la prohibición de vertido o depósito de aceite en suelos o aguas, y delimita las operaciones, que puedan ocasionar los mismos, a las instalaciones definidas para tal fin.

Si no fuera suficiente la cantidad de tierra reutilizada y fuese necesario recurrir a préstamos de tierras, éstos se obtendrían de canteras ubicadas en las cercanías del lugar de las obras (Rocas, Arcillas y Minerales S.A., Cuarzos industriales S.A., Brañas de Brins S.A., Arenas y Gravas S.A. y Canteras ARE).

Como indica el promotor se deberá realizar un seguimiento arqueológico de la zona y, en caso que en el transcurso de las obras apareciesen restos históricos, arqueológicos o paleontológicos se paralizarán las mismas en la zona afectada y se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Patrimonio Cultural, Consejería de Cultura y Deporte de la Xunta de Galicia.

El promotor asume realizar un seguimiento ambiental de las medidas propuestas. En caso de no ser eficaces deberá estudiar las causas y proponer las correspondientes medidas correctoras.

Contemplada la información anteriormente analizada, el proyecto «Construcción de un nuevo área terminal en el aeropuerto de Santiago de Compostela» no tendrá repercusiones significativas para el entorno en el cual se ubica si se minimizan o evitan los impactos, lo cual puede llevarse a cabo con la adopción de medidas protectoras y correctoras adecuadas.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 07 de mayo de 2008, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelvo:

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 (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 8 de mayo de 2008.—La Ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa Mangana.

