

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**16813** *Resolución de 4 de octubre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto contra incendios forestales de Valderredible, Cantabria.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El helipuerto contra incendios forestales de Valderredible (Cantabria) se encuentra encuadrado en el apartado d) del grupo 7 del referido anexo II.

El promotor declara que la construcción del helipuerto comenzó en 2008, no habiendo entrado aún en servicio. La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, en su respuesta a las consultas realizadas, informa que el proyecto está totalmente ejecutado. Se realiza, por tanto, la tramitación ambiental respecto a la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 08/07/2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

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

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

El objeto para el que ha sido construido el helipuerto es dotar de la infraestructura necesaria a un helicóptero que actúe como bombardero, en apoyo a los trabajos de extinción de incendios forestales durante los meses de agosto, septiembre y octubre. Se encuentra incluido en las infraestructuras del aeródromo forestal para la lucha contra incendios forestales en Valderredible, que cuenta con una Resolución de 8 de mayo de 2008 (BOE de 31 de mayo), por la que no se consideró necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

El helipuerto se ubica en el término municipal de Valderredible, en la comunidad autónoma de Cantabria, siendo los núcleos más próximos a las instalaciones los de Montecillo y Sobrepeña, localizándose las viviendas más cercanas a unos 1,8 km en línea recta y proyección horizontal, en dirección 285° y 340° respecto al norte, respectivamente. A una distancia de entre 2,5 y 3 km se encuentra las localidades de Rocamundo, Rebollar y Campoo de Ebro.

El promotor del proyecto es el Servicio de Montes de la Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESAs), del Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación y consultas

El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recibe, con fecha 23/04/2010, la documentación ambiental relativa al proyecto, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Con fecha 03/05/2010 se inició el preceptivo periodo de consultas a organismos y entidades potencialmente afectados. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias en relación con la documentación ambiental:

| Organismo   | Respuesta |
|---|-----------|
| Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .   | –         |
| Confederación Hidrográfica del Ebro del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. . . . .   | X         |
| Delegación del Gobierno en Cantabria . . . . .  | X         |
| Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria . . . . .   | X         |
| Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria . . . . .  | X         |
| Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria . . . . . | X         |
| Dirección General de Transportes y Comunicaciones de la Consejería de Industria y Desarrollo Tecnológico del Gobierno de Cantabria . . . . .  | –         |
| Ayuntamiento de Valderredible (Cantabria) . . . . .   | –         |
| Ayuntamiento de Sargentos de la Lora (Burgos) . . . . .   | –         |
| Ayuntamiento de Berzosilla (Palencia) . . . . .   | –         |
| Asociación para la defensa de los recursos naturales de Cantabria (ARCA) . . . . .  | –         |
| Ecologistas en acción de Cantabria . . . . .  | –         |
| SEO . . . . .   | –         |

La Confederación Hidrográfica del Ebro, en su respuesta a la consulta realizada, informa que no existe ningún cauce temporal o permanente próximo al helipuerto que se vea afectado por su construcción. La actuación no se encuentra incluida dentro de ninguna ZEPA, ni LIC, ni dentro del ámbito territorial de ningún plan de ordenación de recursos naturales (PORN) ni afecta a ningún espacio natural protegido: parque natural, parque nacional, reserva natural u otras figuras de protección. En lo que respecta a sus competencias y desde el punto de vista medioambiental, los efectos previsibles del proyecto, junto con las medidas y el programa de vigilancia, se estiman compatibles en cuanto al sistema hídrico se refiere.

La Delegación del Gobierno en Cantabria, aunque reseña que el emplazamiento elegido se localiza próximo al lugar de importancia comunitaria río y embalse del Ebro (LIC ES1300013) y a la zona de especial protección para las aves Hoces del Ebro (ZEPA ES0000253), en Cantabria; y a los LICs ES4120089 Hoces del Alto Ebro y Rudrón y ES4120090 Embalse del Ebro y ZEPAs ES4120036 Hoces del Alto Ebro y Rudrón y ES0000191 Embalse del Ebro, en Castilla y León, dada la magnitud y naturaleza del proyecto, considera que no es probable que se produzcan efectos ambientales negativos significativos.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria informa que son de obligado cumplimiento las normas de aplicación directa contenidas en la sección 2.ª del capítulo III del Título I de la Ley de Cantabria 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria informa que no se considera necesario un estudio específico de

impacto sobre el patrimonio arqueológico, por lo que no hay inconveniente por parte de esa Consejería en que se realicen las obras. No obstante, si en el curso de la ejecución de las futuras obras en el ámbito objeto de ordenación apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural, se paralizarán inmediatamente las obras, se tomarán las medidas oportunas para garantizar la protección de los bienes aparecidos, y se comunicará el descubrimiento a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 84.1 de la Ley 11/1998.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, tras realizar una inspección técnica del ámbito territorial afectado por el proyecto, constata que está totalmente ejecutado. Así mismo, comprueba que la ejecución del helipuerto no ha generado impactos ambientales significativos. No obstante, considera adecuada la adopción de las siguientes medidas adicionales para la minimización de posibles impactos generados por la instalación:

Establecimiento de un programa de vigilancia ambiental (PVA) que garantice la idoneidad de las medidas implantadas y prevea la articulación de otras medidas si se detectasen nuevos impactos sobre el medio. Este PVA debería incluir el control de las revegetaciones efectuadas, con actuaciones de reposición si fuese necesario, verificación de la eficacia de las medidas adoptadas para evitar vertidos de hidrocarburos al medio natural, medición de la contaminación acústica generada por el generador diesel, control de los posibles olores procedentes de la fosa séptica, verificación de la adecuada gestión de los distintos tipos de residuos generados en las instalaciones, etc.

Incluir las correspondientes medidas correctoras para la fase de abandono (restauración del ámbito afectado por el proyecto a un estado similar al anterior a las obras, incluyendo la adecuada gestión de los residuos generados por el desmantelamiento de las instalaciones).

El Observatorio Astronómico de Cantabria, cuya construcción es anterior a la del helipuerto, se localiza a unos 550 m de la torre de comunicaciones y alojamiento de tripulación con que cuenta esta infraestructura. Aún cuando el periodo de funcionamiento del helipuerto, según el promotor, es de tres meses al año, y los sistemas de iluminación serán los mínimos exigidos por la normativa de navegación aérea, se considera que su proximidad al Observatorio puede interferir en la imprescindible condición de cielo oscuro exigida para lograr observaciones de calidad. Por tanto, y con el objetivo de lograr unas condiciones de luminosidad similares a las que existían cuando se construyó el Observatorio, se deberían aplicar todas aquellas medidas disponibles para lograr minimizar al máximo posible la contaminación lumínica generada por el helipuerto, y más concretamente por sus instalaciones asociadas, en especial la vivienda destinada al personal de la base. Se entiende que durante el periodo de tiempo que el helipuerto no esté funcionando, no contará con ningún sistema de iluminación.

### 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 al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. El helipuerto consta de una helipista que se encuentra incluida en el aeródromo de Valderredible. El área de aproximación final y de despegue (FATO) se encuentra localizada en la pista de aterrizaje ya existente del aeródromo, mientras que para el área de toma de contacto y elevación inicial (TLOF) se ha construido una plataforma rectangular de aglomerado asfáltico de 400 m<sup>2</sup>, comunicada por una calle de rodaje de 40 m de longitud y 11 m de anchura del mismo material.

El citado aeródromo cuenta con las siguientes infraestructuras: recinto para alojar depósito de combustible, alojamiento para la tripulación, depósito regulador y grupo de presión para abastecimiento de agua, torre de comunicaciones de 7 m de altura, de madera

con cubierta de teja, generador de corriente diesel, manga de viento, pista de aterrizaje y despegue de avionetas, zona de aparcamiento de vehículos, depósito de agua para carga en tierra de avionetas, vallado perimetral y almacén mecánico.

El helipuerto está pensado para actuar durante los meses de agosto, septiembre y octubre. Se estima una media de 50 movimientos (despegues y aterrizajes) por campaña de incendios, que suponen una media de 0,54 movimientos/día, incluyendo los propios de la actividad de extinción y los correspondientes al mantenimiento de la aeronave.

En el helipuerto se estacionará un helicóptero medio para efectuar descargas de agua sobre incendios (normalmente del tipo Sokol PZL), realizando desde allí salidas a los incendios a los que sea asignado y regresando una vez que no se requieran sus servicios. Igualmente, el helicóptero utilizará el helipuerto de la base contra incendios de Valderredible como lugar de repostaje, cuando los incendios en los que actúe se encuentren a una distancia adecuada. Del mismo modo, ocasionalmente y cuando razones de operatividad o emergencia lo justificaran, podrán utilizar el helipuerto como punto de repostaje o escala otros helicópteros que participen en labores de extinción de incendios.

3.2 Ubicación del proyecto. A la hora de ubicar las instalaciones, el promotor declara que se estudiaron diferentes alternativas, seleccionándose la ubicación actual en la base contra incendios de Valderredible, por contar con buena parte de las infraestructuras necesarias tanto para la construcción como para el funcionamiento del helipuerto. Dicho aeródromo se localiza próximo a la carretera CA-757 que comunica Rocamundo con el Páramo de la Lora, en la comunidad autónoma de Cantabria.

Las coordenadas geográficas del helipuerto ubicado en la base contra incendios son:

| Datum = ED50       |                  |
|--------------------|------------------|
| Latitud . . . . .  | 42° 46' 16,46" N |
| Longitud . . . . . | - 3° 57' 6,55" W |

  

| UTM (Huso 30)          |           |
|------------------------|-----------|
| Coordenada X . . . . . | 422.134   |
| Coordenada Y . . . . . | 4.735.931 |

El helipuerto contra incendios forestales de Valderredible está situado en el Páramo de la Lora, una superficie caliza elevada que ha sido erosionada, quedando una llanada prácticamente horizontal que se asoma en paredes casi verticales sobre el entorno.

La cubierta vegetal en el entorno del helipuerto se corresponde con superficies dedicadas a uso agropecuario, donde el pastizal es aprovechado por la ganadería en régimen extensivo. Se trata de una zona sin presencia de arbolado u otros obstáculos que pudieran afectar a las condiciones de seguridad en las maniobras de despegue y aterrizaje de las aeronaves. De esta manera, también se evitó la eliminación de vegetación arbórea como labor preparatoria para la ejecución de los trabajos de construcción o durante la fase de explotación.

Las instalaciones de la base contra incendios se ubican en los montes de utilidad pública (MUP) del Catálogo de Cantabria, n.º 283 y 292, pertenecientes a las poblaciones de Rocamundo, Montecillo, Redoblar de Ebro y Sobrepeña, situados en el municipio de Valderredible, y gestionados por el Gobierno de Cantabria. Concretamente el helipuerto se ubica en el MUP n.º 292, como una cesión para el uso de defensa contra incendios. Según el promotor, esta infraestructura no supone en ningún caso una modificación de la naturaleza forestal de los terrenos afectados, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5.1.b) de la Ley 43/2003 de Montes.

Junto a la documentación ambiental, se incluye un Informe de viabilidad para construcción de aeródromo, del Ayuntamiento de Valderredible, que certifica que el emplazamiento elegido para la ejecución de la pista es perfectamente compatible con el planeamiento urbanístico del municipio, no generando interferencia alguna, al tratarse de suelo rústico y estar muy alejado de cualquier núcleo poblacional.

Igualmente, se adjunta un Informe Red Ecológica Europea Natura 2000, de fecha 13/10/2006, sobre el aeródromo para la lucha contra incendios forestales, en el que se constata que el proyecto no se encuentra incluido en las zonas que conforman la Red Ecológica Europea Natura 2000; no afecta de forma apreciable a los valores naturales de dicha Red, y no se encuentra en espacio natural protegido alguno.

Consultado el sistema de información geográfica, se detecta que el área de actuación esta en el área importante para la conservación de las aves (IBA) n.º 29 Hoces del Alto Ebro y Rudrón.

3.3 Características del potencial impacto. Para la construcción del helipuerto, se procedió a la explanación y nivelación de las superficies donde ahora se ubica, lo que supuso un movimiento de tierras de escasa entidad, 200 m<sup>3</sup>, debido a la escasa pendiente de la zona. El promotor declara que estas operaciones no han significado una modificación importante de las formas naturales del relieve en el entorno del helipuerto, ni han producido alteraciones en las condiciones hidrológicas del entorno, al no suponer variaciones significativas en la escorrentía superficial ni en la infiltración a acuíferos. La construcción del helipuerto dentro de las instalaciones de la base contra incendios no ha requerido de otras operaciones auxiliares, debido a las infraestructuras con las que ya se contaba (accesos, acometida eléctrica y de agua, etc.).

En toda la superficie afectada por el movimiento de tierras y no cubierta por el aglomerado asfáltico, así como la afectada por el movimiento de la maquinaria, se procedió al sembrado para implantación de pradera, con mezcla de gramíneas y leguminosas propias de la zona, con la finalidad de conseguir un recubrimiento vegetal adecuado desde el punto de vista ambiental (restauración del biotopo y fijación de suelo).

El promotor declara que, como consecuencia de la instalación del helipuerto, no se ha visto alterado ningún hábitat de interés comunitario, y que el emplazamiento del helipuerto tampoco ha afectado a ninguna especie de flora o fauna de las incluidas en las categorías de amenaza del Catálogo Español de Especies Amenazadas ni del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria.

Al encontrarse el helipuerto incluido dentro del recinto vallado que bordea las instalaciones de la base contra incendios, no ha sido necesaria la instalación de nuevos vallados, por lo que la nueva infraestructura no supone un obstáculo para el movimiento de la fauna presente, no siendo previsibles efectos de fragmentación de los hábitats.

Para el repostaje de helicópteros se dispone de depósitos de combustible móviles, que la empresa adjudicataria del servicio de helicópteros aporta durante la campaña. Otras actividades que se realizan en el helipuerto son las propias de mantenimiento básico y rutinario de los helicópteros, que no precisan de instalaciones temporales.

El abastecimiento de agua se obtiene gracias al sistema de bombeo instalado en el recinto de la base contra incendios, que llena un depósito con el agua procedente de un pozo construido a estos efectos. El consumo de agua previsible durante los meses de agosto a octubre es el correspondiente al consumo derivado de cuatro personas durante su jornada de trabajo, a lo que hay que sumar el consumo para labores de limpieza y mantenimiento de las instalaciones y del helicóptero.

El suministro de energía eléctrica se obtiene mediante un generador diesel (45KVA de potencia)insonorizado, habiéndose ejecutado la acometida del generador a las instalaciones soterrada. Su utilización se limitará al periodo comprendido entre los meses de agosto a octubre, ya que es el periodo en los que la base contra incendios alberga actividad. Para alojar dicho generador se cuenta con una caseta de bloque prefabricado de hormigón, forrada exteriormente de madera para no generar impacto visual e integrarla en el entorno.

Todo el volumen de desmonte de tierras generado durante la explanación fue aprovechado en el terraplenado de las superficies por debajo de la rasante final, por lo que no fue necesario el transporte de tierras sobrantes a vertedero. Durante la fase de construcción del helipuerto, no se generaron cantidades de residuos destacables de ningún tipo. Una vez finalizadas las obras, los materiales sobrantes, escombros y resto de residuos se retiraron a vertedero autorizado.

Durante la fase de funcionamiento, los residuos generados en la base contra incendios pertenecen a la tipología de Residuos Sólidos Urbanos, siendo depositados en contenedores apropiados y retirados periódicamente por el servicio municipal correspondiente. En el caso de que las operaciones de mantenimiento de helicópteros pudieran generar residuos calificados como tóxicos o peligrosos (lubricantes o similares), es responsabilidad de la empresa aeronáutica adjudicataria del servicio su retirada y envío a gestor autorizado.

Los vertidos líquidos son los generados en la cocina y servicios higiénico-sanitarios. Estos vertidos son recibidos en una fosa séptica dotada de depurador compacto de filtro biológico. Periódicamente, la parte sólida es retirada mediante succión, a través de la arqueta habilitada para este fin, y transportada a vertedero autorizado. Este proceso es realizado por una compañía especializada, dotada de las oportunas certificaciones y autorizaciones. La capacidad del equipo de depuración es suficiente para atender la ocupación habitual de personas en la base contra incendios.

Los ruidos provocados por los motores de las aeronaves son puntuales y restringidos a los tres meses de duración de la campaña. Del valor medio de movimientos previstos (0,54 por día) se desprende que durante los tres meses al año que esté operativa el helipuerto, habrá bastantes días sin ningún movimiento. El normal tránsito de helicópteros no es previsible que suponga el sobrevuelo del casco urbano ni genere afecciones por ruidos o similares, ya que las rutas de entrada y salida del mismo no sobrevuelan las zonas urbanas. El helipuerto dista 1800 m del casco urbano más cercano, y el resto de zonas urbanas próximas se encuentran a distancias tales que la actividad del helipuerto no supone afección directa.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. Durante la fase de ejecución de las obras y con el objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos por el helipuerto, el promotor señaló las áreas permitidas para el movimiento de vehículos y maquinaria, así como para el acopio de materiales, cifrándose a la superficie estrictamente necesaria, para evitar afectar al suelo y la vegetación. Como medida correctora, una vez finalizadas las obras y tras la retirada a vertedero autorizado todos los materiales sobrantes, escombros y residuos de cualquier tipo, se llevó a cabo una ligera escarificación superficial mediante gradeo para favorecer la aireación e infiltración de agua en el suelo y así su recolonización vegetal.

En cuanto a la fase de funcionamiento del helipuerto, se ha adquirido un generador insonorizado, construyéndose una caseta forrada de madera para alojarlo. El resto de construcciones (alojamiento de la tripulación, torre de comunicaciones y almacén mecánico) son de madera, para integrarlas en el entorno.

Para prevenir posibles vertidos por derrames accidentales de combustibles, el promotor indica que el recinto habilitado para el depósito de combustible es una cubeta de hormigón tipo piscina de 53 m<sup>2</sup>, dotando al recinto de un vallado perimetral con el fin de evitar manipulaciones accidentales.

Durante el funcionamiento del helipuerto, deberán llevarse a cabo comprobaciones rutinarias para verificar que no existen fugas o vertidos accidentales de residuos sólidos o líquidos, principalmente combustibles.

En todo caso, las actividades a realizar quedarán sujetas a los controles administrativos pertinentes, de acuerdo a la normativa vigente.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se considera que el proyecto no conlleva grandes impactos en el sentido de las medidas de vigilancia que propone la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, en cuanto a revegetaciones (bastaría con un mantenimiento de la pradera), medidas para evitar vertidos de hidrocarburos y para la adecuada gestión de residuos (se han previsto comprobaciones rutinarias para su verificación), contaminación acústica provocada por el generador diesel (es insonorizado y se aloja en una caseta de hormigón), o control de olores de la fosa séptica (el helipuerto está alejado de núcleos urbanos). Respecto a las medidas correctoras para la fase de abandono, al estar situado en el interior de un aeródromo existente, en un recinto cerrado, éstas serían aplicables cuando finalice la actividad de dicho aeródromo.

La posible contaminación lumínica en horas nocturnas y su posible afección al observatorio astronómico ya se plantearon durante la evaluación ambiental del aeródromo forestal para la lucha contra incendios forestales en Valderredible. En la Resolución de 8 de mayo de 2008 (BOE de 31 de mayo) se señala que el aeródromo se ha diseñado para operaciones visuales diurnas, por lo que no se prevén ayudas visuales luminosas para la navegación. Sólo se prevé iluminación en la vivienda alejada 500 m del observatorio, y el promotor concluye que en el proyecto se tomarán las medidas necesarias para reducir la posible afección exterior.

Teniendo en cuenta la naturaleza del objeto del helipuerto y del promotor, que pertenece a la Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria, así como las medidas preventivas y correctoras previstas, se considera que la operación del helipuerto es compatible con la conservación de los hábitats y ecosistemas forestales de la región, ya que los incendios forestales son una de las principales amenazas del patrimonio forestal en la zona.

Por todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Explotación del helipuerto contra incendios forestales de Valderredible (Cantabria) vaya a producir impactos adversos significativos, siempre que se cumplan las condiciones ambientales especificadas en la documentación aportada por el promotor y las recogidas en los informes de los organismos competentes, que se recogen en la presente propuesta de resolución, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

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](http://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 26 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, 4 de octubre de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

