

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

9399 *Resolución de 16 de mayo de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Cierre del anillo ferroviario del nuevo acceso sur al puerto de Barcelona.*

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 1ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Cierre del anillo ferroviario del nuevo acceso sur al puerto de Barcelona se encuentra encuadrado en el apartado c) del grupo 7 del referido anexo II.

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

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

El proyecto tiene como objeto la mejora de las condiciones de accesibilidad a la zona de actividades logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona y de la funcionalidad del anillo ferroviario mediante la creación de un ramal de cierre que una los ejes paralelos al nuevo y al antiguo cauce del río Llobregat y permita los tráficos circulares alrededor del mismo.

La actuación se sitúa en los términos municipales de Barcelona y El Prat de Llobregat (Barcelona) dentro del nuevo espacio productivo comprendido entre el primitivo y el nuevo cauce el Llobregat (Polígono Pratense-ZAL II). Se trata de una zona muy transformada por las obras de encauzamiento del río Llobregat y la ampliación del puerto de Barcelona.

Las actuaciones proyectadas constituyen una modificación de anillo ferroviario contemplado en el proyecto Nuevos accesos sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona (Barcelona), que cuenta con declaración de impacto ambiental favorable publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 241, de fecha 8 de octubre de 2007. El planteamiento de la solución adoptada se ha efectuado tomando como referencia el proyecto citado anteriormente y el Estudio de funcionalidad viaria y ferroviaria, accesos a la ampliación del puerto de Barcelona.

El anillo ferroviario, inicialmente proyectado, se inicia a la salida del TA de acceso de Barcelona y a partir de este punto describe una morfología triangular en torno al Polígono Pratense, la EDAR del bajo Llobregat y la ZAL II. El primer lado discurre por la margen izquierda del nuevo cauce del río Llobregat, el segundo paralelo al mar hasta la desembocadura del nuevo cauce del Llobregat y el tercer lado sobre el antiguo cauce del Llobregat.

El cierre del anillo ferroviario se plantea, por condicionales de funcionalidad y adecuación al planeamiento urbanístico de la zona, sobre el vértice inicial del triángulo denominado vértice de Mercabana en el que las vías del eje principal (eje 1) se bifurcan en dos plataformas independientes (ejes 2 y 3). El trazado del ramal de cierre proyectado unirá los ejes 2 y 3 del anillo ferroviario, de 5,3 y 2,5 km respectivamente, comenzando aproximadamente en el p.k. 31,920 del eje 3 y finalizando a la altura del p.k. 20,540 del eje 2. Estas dos alineaciones rectas se unen mediante una curva de 200 m de radio y

420 m de longitud que será sensiblemente paralela a la actual Carrer N.º 100 del polígono Pratense.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 10 de junio de 2010, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 16 de agosto de 2010, consultó a los siguientes organismos y entidades, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino (MARM)	—
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino	X
Autoridad Portuaria de Barcelona del Ministerio de Fomento	X
Subdelegación del Gobierno en Barcelona	—
Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda (actual Dirección General de Políticas Ambientales del Departamento de Territorio y Sostenibilidad) de la Generalitat de Cataluña	X
Agencia Catalana del Agua del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda (actual Departamento de Territorio y Sostenibilidad) de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (actual Departamento de Territorio y Sostenibilidad) de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Transporte Terrestre del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (actual Dirección General de Transportes y Movilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad) de la Generalitat de Cataluña	—
Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (Departamento de Territorio y Sostenibilidad) de la Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación (actual Departamento de Cultura) de la Generalitat de Cataluña	X
Diputación Provincial de Barcelona	—
Ayuntamiento de Barcelona	—
Ayuntamiento de El Prat de Llobregat (Barcelona)	—
Liga para la Defensa del Patrimonio Natural (DEPANA)	—
SEO	—

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del MARM indica que el proyecto se localiza fuera del dominio público marítimo-terrestre y su zona de protección. No obstante, señala que se deberá intensificar la vigilancia de la calidad de las aguas superficiales en el tramo final del río Llobregat dada su relación con la calidad del medio marino en el entorno de la desembocadura del mismo.

La Demarcación de Costas en Cataluña de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del MARM señala que las obras previstas quedan fuera del Dominio Público Marítimo-Terrestre vigente en el término municipal de El Prat de Llobregat. No obstante, informa que está prevista la delimitación de dicho dominio ascendiendo desde la costa por los márgenes del nuevo cauce de río Llobregat.

El Puerto de Barcelona indica que el proyecto no causará impactos ambientales significativos y recuerda que el depósito controlado de Barcelona, situado en el interior del puerto, ya fue clausurado. Asimismo, informa de la existencia de una planta de reciclado de residuos de construcción en las coordenadas UTM (X: 427.810 m; Y: 4.572.978 m), que deberá ser tenida en cuenta.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña indica que el proyecto no afecta a ningún espacio incluido en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN), en la Red Natura 2000 o a áreas de interés faunístico. Si bien, a 1 km de la zona de actuación se sitúa el PEIN, lugar de importancia comunitaria (LIC) y la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES 0000146 Delta del Llobregat, así como la zona húmeda n.º 08001105 Ca l'Arana i Cal Tet. Por otro lado, tanto el antiguo como el nuevo cauce del río Llobregat coincide con el hábitat de interés comunitario 3270 Ríos de orillas fangosas con vegetación de *Chenopodium rubri* p.p. y de *Bidention* p.p. Asimismo, próximo a la zona de actuación se sitúa el monte de utilidad pública Ribes del Lobregat y a 300 m, aunque en la margen derecha del río Llobregat, el parque Agrario del Bais Llobregat, que cuenta con un plan especial urbanístico de protección.

No obstante, concluye que las actuaciones proyectadas se ubican en un área muy transformada por las obras de encauzamiento del Llobregat y la ampliación del puerto de Barcelona por lo que no considera necesario someter el proyecto al trámite de evaluación de impacto ambiental, aunque el promotor deberá tener en cuenta las indicaciones de la Agencia Catalana del Agua, así como siguientes consideraciones:

El proyecto no afectará a la actual desembocadura del río Llobregat catalogada como área de interés faunístico.

El proyecto se sitúa sobre los acuíferos de la Vall Baixa y Delta del Llobregat, protegidos mediante Decreto 328/1988, de 11 de octubre, por el cual se establecen normas de protección y adicionales en materia de procedimiento en relación con diversos acuíferos de Cataluña, concretamente, las actuaciones se sitúan en una zona que presenta riesgo de avenida por un periodo de retorno de 50, 100 y 500 años.

Tanto el municipio de Barcelona como El Prat de Llobregat se sitúan en la zona de protección especial del ambiente atmosférico por dióxido de nitrógeno y partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras, por lo que el proyecto constructivo deberá incluir una serie de medidas a este respecto teniendo en cuenta las fichas PR06: Criterios ambientales a aplicar en la ejecución de obras públicas y PR05 Criterios ambientales a aplicar en las instalaciones temporales de manipulación de materiales pulverulentos. Asimismo, se deberá cumplir el Decreto 152/2007, de 10 de julio, de aprobación del Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en los municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico mediante el Decreto 226/2006, de 23 de mayo.

Respecto al ruido, el horario de trabajo en el entorno de áreas urbanizadas será de 8 a 20 horas. Además, el parque de maquinaria se ubicará lo más alejado posible de las zonas habitadas y la emisión sonora de la maquinaria se ajustará a las prescripciones que establece el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

La Agencia Catalana del Agua indica que no se prevén efectos ambientales significativos sobre el medio hídrico. No obstante, considera que deberán analizarse todos los posibles impactos sobre este elemento del medio y proponerse las medidas preventivas al respecto. Éstas irán dirigidas a revegetar las superficies desprovistas de vegetación. Para ello se tendrán en cuenta los criterios establecidos en el documento Directrices de planificación y gestión del espacio fluvial, se analizarán las condiciones generales y específicas del área de intervención (clima, tipo de terreno y orografía, velocidad y calado del flujo de agua, cohesión entre las partículas de suelo, entre otros) y se tendrán en cuenta las características biotécnicas y fisiológicas de las especies. Además, se evitará la afección a los cursos fluviales con protección especial y la degradación de la masa de agua El Llobregat desde Sant Joan Despí fins al mar n.º 10000950.

El proyecto se sitúa en el ámbito de los acuíferos de la Vall Baixa y Delta del Llobregat, protegidos mediante Decreto 328/1988, de 11 de octubre, por el cual se establecen normas de protección y adicionales en materia de procedimiento en relación con diversos acuíferos de Cataluña. Para evitar la degradación de la calidad de las aguas subterráneas, se habilitará un sistema de recogida de las aguas de la plataforma de la vía para evitar la posible infiltración en el terreno y la llegada al acuífero.

Respecto a la ubicación del proyecto, indica que las actuaciones se realizarán sobre terrenos anteriormente ocupados por el río Llobregat, los cuales se encuentran deslindados y en trámite de efectuarse su desafectación por parte del Ministerio. Por otro lado, indica que el proyecto no afecta a espacios fluviales en el ámbito de las figuras de protección del PEIN, Red Natura 2000 o hábitats de interés comunitario.

La Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña considera que no es necesario el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ya que, dadas las características de la actuación, no se producirán impactos ambientales significativos, siempre y cuando se adopten las medidas preventivas y correctoras pertinentes. Por otro lado, indica que deberá tenerse en cuenta el vial de comunicación del puerto con el aeropuerto de Barcelona.

La Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña no aprecia ninguna afección considerable en la evaluación del impacto ambiental del proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura, y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña considera la que identificación de impactos así como las medidas correctoras adoptadas respecto a los bienes culturales son adecuadas. Únicamente puntualiza que el yacimiento afectado de forma directa por el proyecto es Les Sorres del Prat y no Les Sorres de Barcelona, aunque las características son semejantes por lo que la medida correctora propuesta en el proyecto es válida.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, se le ha sugerido al promotor que con objeto de minimizar los posibles impactos ambientales en la zona de actuación, tenga en cuenta y asuma en el proyecto las medidas complementarias y adicionales propuestas por el puerto de Barcelona, la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña y la Agencia Catalana del Agua, las cuales el promotor ha aceptado expresa e íntegramente según acredita su documentación de fecha 14 de marzo de 2011, y que pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

3. *Análisis según los criterios del anexo III.*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto. El proyecto tiene como objeto la mejora de las condiciones de accesibilidad a la ZAL del puerto de Barcelona y de la funcionalidad del anillo ferroviario. Para ello se llevará a cabo la construcción un ramal ferroviario de 420 m de longitud que cerrará el anillo ferroviario previsto en el proyecto Nuevos accesos sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona (Barcelona). La actuación proyectada se coordinará con la construcción del anillo ferroviario, actualmente en fase de proyecto y contemplado en el proyecto constructivo citado anteriormente, y con la infraestructura Vial Port-Aeroport, en fase de construcción.

El proyecto no implica un incremento en la utilización de recursos naturales. Asimismo, no se prevé una generación significativa de residuos, restringiéndose a los productos sobrantes generados durante la fase de construcción, restos de hormigones, materiales

de firmes y aglomerados asfálticos que serán trasladados a la planta de reciclado de residuos de construcción y demolición del puerto de Barcelona. Los materiales de préstamos procederán de explotaciones extractivas legalizadas de acuerdo con la normativa vigente sobre restauración de actividades extractivas. Por otro lado, la ejecución del proyecto no supone un incremento de la contaminación y el riesgo de accidentes se limitará temporalmente a la fase de construcción.

Ubicación del proyecto. El trazado de ramal de cierre proyectado atraviesa un área muy transformada y degradada por las obras de encauzamiento del Llobregat y la ampliación del puerto de Barcelona. Concretamente, se trata de terrenos que actualmente carecen de uso, aunque se prevé un uso industrial de los mismos, por lo que la capacidad de carga del territorio puede considerarse como muy alta. Por otro lado, el proyecto es compatible con la planificación territorial y urbanística de la ZAL del puerto de Barcelona.

La actuación proyectada no afecta a ningún espacio incluido en PEIN o en la Red Natura 2000 ni catalogado como hábitats de interés comunitario o área de interés faunístico. No obstante, tanto el antiguo como el nuevo cauce del río Llobregat coinciden con el hábitat de interés comunitario 3270 Ríos de orillas fangosas con vegetación de *Chenopodium rubri* p.p. y de *Bidention* p.p. y próximo a la zona de actuación se sitúa la reserva natural parcial Delta del Llobregat: La Ricarda- Ca L'Arana, el LIC y ZEPA Delta del Llobregat, el área importante para las aves (IBA) nº 140 Delta del Llobregat y la zona húmeda nº 08001105 Ca l'Arana i Cal Tet. Por otro lado, se localiza el monte de utilidad pública Ribes del Llobregat y en la margen derecha del río Llobregat, el parque Agrario del Bais Llobregat, que cuenta con un plan especial urbanístico de protección.

En relación a la hidrología, el proyecto se desarrolla dentro del área de los acuíferos de la Vall Baixa y Delta del Llobregat, protegido mediante Decreto 328/1988, de 11 de octubre, por el cual se establecen normas de protección y adicionales en materia de procedimiento en relación con diversos acuíferos de Cataluña.

Respecto al patrimonio arqueológico, el proyecto se sitúa próximo al elemento del patrimonio arqueológico: Les Sorres del Prat y a unos 100 m de la traza se sitúa el elemento del patrimonio arquitectónico nº 3HC-M Masía Cal Fernando Puig.

Características del potencial impacto. Los impactos se producirán principalmente durante la fase de obras debido a las excavaciones y retirada de suelo. No obstante, la zona de actuación está completamente antropizada y en el futuro sufrirá una importante transformación urbanística, por lo que el proyecto no tendrá impactos ambientales significativos sobre el medio siempre y cuando se adopten las medidas preventivas y correctoras pertinentes, según indica la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, el Puerto de Barcelona y la Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña.

Las actuaciones proyectadas no se incluyen dentro de los límites de ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000 o al PEIN por lo que no existirá afección sobre los valores ambientales de la zona de actuación, según indica el promotor. Respecto a los hábitats existentes, el proyecto atraviesa el hábitat no prioritario 3270, coincidente con el antiguo cauce del río Llobregat, no obstante, esta zona se encuentra actualmente muy transformada por las obras de encauzamiento del Llobregat y la ampliación del puerto de Barcelona, según indica la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña.

En cuanto a la vegetación, el promotor señala que la ejecución del proyecto no dará lugar a afecciones de importancia sobre este elemento del medio ya que se ocuparán zonas muy degradadas constituidas por áreas urbanizadas y cultivos abandonados. Además, contempla la recuperación de la capa vegetal que vaya a ser alterada, lo que permitirá la recuperación y mejora de las condiciones ambientales iniciales en relación a la cobertura vegetal. Respecto a las indicaciones de la Agencia Catalana del Agua en relación a la revegetación, el promotor indica que el documento Directrices de planificación y gestión del espacio fluvial está orientado a espacios fluviales sin que el proyecto afecte a estas áreas al estar separado del cauce del Llobregat por una mota de tierra. No obstante,

señala que se tendrán en cuenta aquellos criterios que puedan ser considerados a la hora de diseñar las medidas correctoras previstas.

La presencia de fauna en el área de estudio es escasa y está constituida fundamentalmente por especies oportunistas y generalistas, estando las de mayor interés situadas alrededor del nuevo cauce del río Llobregat, cuya desembocadura está catalogada como área de interés faunístico según indica la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña. No obstante, el promotor considera que no se producirán alteraciones significativas sobre la fauna de las áreas citadas anteriormente ya que la zona de actuación está separada físicamente del río Llobregat por una mota y en el futuro por el propio trazado del acceso ferroviario al puerto.

En relación a la hidrología superficial y subterránea, la Agencia Catalana del Agua indica no se prevén efectos ambientales significativos sobre el medio hídrico. No obstante, el promotor indica se habilitará un sistema de recogida de las aguas de la plataforma de la vía para evitar la posible infiltración en el terreno y la llegada al acuífero ya que el proyecto se sitúa en el ámbito de los acuíferos de la Vall Baixa y Delta del Llobregat.

El promotor y la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña indican que los municipios de Barcelona y El Prat de Llobregat se encuentran dentro del ámbito de protección especial del ambiente atmosférico según el Decreto 226/2006, de 23 de mayo, por el que se declaran zonas de protección especial del ambiente atmosférico diversos municipios de las comarcas de El Barcelonès, El Vallès Oriental, El Vallès Occidental y El Baix Llobregat, para el contaminante dióxido de nitrógeno y para las partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras. En la fase de obras las emisiones atmosféricas procederán de gases de combustión de la maquinaria y la dispersión de polvo aunque se trata de un impacto poco significativo. Además el promotor contempla varias medidas: riego periódico de las áreas desprovistas de vegetación, limitación de la velocidad de circulación a 20 km/h, cubrimiento de los volquetes y bañeras con lonas o el almacenamiento de los materiales pulverulentos en zonas ubicadas a sotavento. En la fase de explotación, las emisiones potenciales se verán reducidas al utilizarse trenes eléctricos que no producen emisiones de ningún tipo.

Respecto al ruido, el promotor indica que los niveles de ruido emitidos por el tráfico del nuevo ramal no superarán a los generados por el acceso ferroviario por lo que no se producirán impactos sonoros significativos. No obstante, el proyecto constructivo incluirá un estudio acústico, teniendo en cuenta la legislación vigente y, durante la fase de obras, se realizará un seguimiento de los niveles sonoros en el ámbito de la actuación. Respecto a la contaminación lumínica, indica que dará cumplimiento a lo establecido en la legislación vigente.

La ocupación del suelo afectará a zonas productivas no edificadas y a áreas agrícolas en estado de semiabandono por lo que no existirá ningún impacto sobre la edafología. No obstante, el área de afección de las obras será delimitada y jalonada.

En el ámbito de actuación se sitúa el elemento de patrimonio arqueológico denominado Les Sorres del Prat. Sin embargo, el impacto sobre el mismo es poco probable ya que se localiza a gran profundidad. Además, el promotor contempla la realización de un control arqueológico exhaustivo de todos los trabajos de desbroce y remoción de tierra y la prohibición del paso de maquinaria por el cauce del río Llobregat. Por otro lado, a unos 100 m de la traza del ramal ferroviario se sitúa el elemento del patrimonio arquitectónico n.º 3HC-M masía Cal Fernando Puig que será protegido mediante jalonamiento rígido para evitar cualquier afección.

El paisaje del ámbito de estudio se caracteriza por la existencia de infraestructuras lineales rodeadas en su mayor parte por núcleos urbanos o polígonos industriales por lo que las afecciones serán mínimas. No obstante, se procederá a la integración paisajística de la zona de actuación mediante la estabilización e hidrosiembra de los taludes y la restauración de los desmontes, los terraplenes y las zonas auxiliares, empleándose especies autóctonas.

Teniendo en cuenta 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 Cierre del anillo ferroviario del nuevo acceso sur al puerto de Barcelona, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1ª 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), 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, 16 de mayo de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

