

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**5932**

*RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2008, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental los proyectos: «Integración del ferrocarril en León y San Andrés de Rabanedo», «Proyecto constructivo del traslado de las instalaciones de material motor y remolcado, U.N. de terminales de mercancías y mantenimiento de infraestructuras en León» y «Proyecto constructivo del corredor Norte-Noroeste de alta velocidad, subtramo N-601-Onzonilla».*

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, establece en su artículo 16 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.

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

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

Dado que los proyectos citados se enmarcan en el mismo ámbito geográfico, y guardan una estrecha relación, se ha decidido su tratamiento conjunto.

El primero de ellos, el proyecto de integración del ferrocarril en los ayuntamientos de León y San Andrés de Rabanedo, se sometió al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, formulando declaración de impacto ambiental mediante Resolución de 2 de julio de 2004, de la Secretaría General Para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático. (BOE de 7 de julio de 2004). Posteriormente, con el objeto de aumentar la permeabilidad urbana, los firmantes del Convenio han propuesto las siguientes modificaciones respecto al proyecto original:

Deprimir 2,5 m adicionales frente al planteamiento inicial el haz de vías de la estación y en consecuencia la estación en el término municipal de León.

Prolongar el soterramiento dentro del término municipal de San Andrés de Rabanedo y modificar la rasante de todo el triángulo ferroviario.

El segundo proyecto, «Proyecto constructivo del traslado de las instalaciones de material motor y remolcado, U.N. de terminales de mercancías y mantenimiento de infraestructuras en León» no estaba contemplado en la declaración de impacto ambiental de 2 de junio de 2004. El objeto es la realización de un nuevo centro logístico en el término municipal de Onzonilla compuesto por:

Nueva Terminal de Mercancías para transporte y manipulación de contenedores.

Nueva Playa de Vías para gestión del tráfico ferroviario, ordenación y formación de trenes

Nuevo Taller Conjunto, tanto para Material Motor como Remolcado.

El tercer proyecto: «Proyecto constructivo del corredor Norte-Noroeste de alta velocidad. Subtramo N-601-Onzonilla», consiste en una variación de trazado respecto a la contenida en el Estudio Informativo aprobado para el «Corredor Norte Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Palencia-León», dentro del subtramo: N-601-Onzonilla», en el entorno de la actual estación de Torneros, dada su incompatibilidad con el diseño del nuevo centro logístico antes citado. El estudio informativo fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, y la correspondiente declaración de impacto ambiental fue emitida por Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de fecha 30 de enero de 2007 (BOE de 2 de marzo de 2007). La zona objeto de modificación viene delimitada por los pp.kk. 100+600 y 106+600 del trazado de dicho Estudio Informativo. Este trazado se proyectaba desplazado, respecto a las vías existentes, unos 500 m hacia el oeste, durante aproximadamente 4 km, para posteriormente girar cruzando sobre las vías actuales, y disponiéndose paralelas a ellas hasta el final. La solución propuesta consiste en desplazar el punto de cruce sobre las vías actuales hacia el sur unos 3.000 m adaptando la nueva estructura a la situación ferroviaria existente y prevista. Esta nueva disposición permite que el trazado discurra durante más longitud paralelo al existente.

Los proyectos se sitúan dentro de los términos municipales de León, San Andrés de Rabanedo, Onzonilla y Vega de Infanzones,

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

**2. Tramitación y consultas**

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha de 11 de junio de 2007, la documentación relativa a los tres proyectos 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 19 de julio de 2007, solicitó informe a los siguientes organismos e instituciones:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Duero . . . . .	X
Dirección General para la Biodiversidad (Ministerio de Medio Ambiente) . . . . .	-
Dirección General de Vivienda y Urbanismo, Viceconsejería de Industria (Junta de Castilla y León) . . . . .	-
Dirección General de Medio Natural, Consejería de Medio Ambiente (Junta de Castilla y León) . . . . .	X
Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales, Consejería de Cultura y Turismo (Junta de Castilla y León) . . . . .	-
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio, Consejería de Medio Ambiente (Junta de Castilla y León) . . . . .	-
Dirección General para la Biodiversidad (Ministerio de Medio Ambiente) . . . . .	-
Ayuntamiento de León . . . . .	X
Ayuntamiento de Onzonilla . . . . .	-
Ayuntamiento de San Andrés de Rabanedo . . . . .	X
Ayuntamiento de Vega de Infanzones . . . . .	-
Diputación de León . . . . .	-
Ecologistas en Acción . . . . .	-
ADENA/WWF . . . . .	-
SEO . . . . .	-

El Ayuntamiento San Andrés de Rabanedo ha subrayado el riesgo de corte del flujo aluvial asociado al Bernesga y de la pérdida de recarga del acuífero asociado. No obstante consideraba que estos impactos ya fueros previstos en el proyecto original y que su efecto se minimizaría cumpliendo las medidas correctoras entonces planteadas.

El Ayuntamiento León ha considerado que las actuaciones contempladas en la integración del ferrocarril el León no representan cambios significativos respecto a los considerados en el proyecto inicial. Ha señalado asimismo que las actuaciones dentro de su municipio se proyectan en un entorno urbano, totalmente antropizado, por lo que no ha estimado que se fuesen a producir efectos ambientales significativos. Ha considerado que el resultado final sería un incremento de la calidad ambiental y que los impactos de la fase de obras serían estudiados en el análisis ambiental del proyecto técnico. Respecto al traslado de las instalaciones de material motor y a la modificación del corredor de alta velocidad, subtramo N 601-Onzonilla, no ha estimado probable que se vayan a producir impactos ambientales significativos, si bien ha señalado que dichas actuaciones no están planteadas en su término municipal.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio Consejería de Medio Ambiente (Junta de Castilla y León) ha considerado que las características y los impactos de los proyectos son similares a los contemplados en los proyectos originales. Respecto a la modificación del nuevo trazado ha informado que no presentaba coincidencia territorial con la Red Natura 2000 ni con la red de Espacios Naturales de Castilla y León. Por tanto no ha estimado necesario el sometimiento de dicho proyecto a evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente (Junta de Castilla y León) ha señalado que los proyectos no afectan directa o indirectamente a la Red Natura 2000. Tampoco se ha constatado la coincidencia territorial con montes públicos ni vías pecuarias. No obstante ha recomendado que se tomaran las siguientes medidas:

Las posibles obras que se desarrollen en los cauces principales o sus proximidades, especialmente en el arroyo Oncina, así como el cruce de cauces, acondicionamiento o similares, convendría realizarlos en la época de mayor estiaje (mínimo caudal)

En las labores de revegetación que pudieran realizarse, con el fin de evitar la proliferación de especies invasoras, es conveniente emplear

exclusivamente especies autóctonas que se encuentren en el área de actuación.

Utilizar materiales forestales de reproducción (frutos y semillas, plantas y partes de plantas) de acuerdo con lo establecido en el Decreto 54/2007, de 24 de mayo, por el que se regula la comercialización de los materiales forestales de reproducción en la Comunidad de Castilla y León, y conforme el Catálogo vigente que los delimita y determina.

La Confederación Hidrográfica del Duero respecto al proyecto de integración del ferrocarril en León y San Andrés de Rabanedo ha considerado que los cálculos presentados son aceptables teniendo en cuenta las limitaciones de la metodología empleada. Ha recomendado asimismo que a efectos constructivos del drenaje se procure no modificar la pendiente natural del tramo del cauce en el que se ubicarán los drenajes y en cualquier caso no utilizar pendientes motrices superiores a la pendiente crítica, lo que provocaría un aumento de la erosión local y regresiva.

### 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.

Características de los proyectos: El Estudio Informativo del proyecto de integración del ferrocarril en los ayuntamientos de León y San Andrés de Rabanedo contemplaba el soterramiento de un tramo de 450 metros en el paso a nivel de la Avenida Doctor Fleming, y la depresión de unos 2,5 m del haz de vías de la estación, conectada por un tramo en rampa con el soterramiento. Frente a ello, la nueva propuesta consiste en que se bajen otros 2,5 metros adicionales (5 m bajo la cota actual) el haz de vías de la estación, y en consecuencia de la estación. El objetivo de este cambio es dar continuidad al eje que forman la calle Ordoño II y la Avenida de Palencia cruzando la nueva sección ferroviaria, lo que permitirá comunicar el centro de la ciudad de León, con la nueva área urbana. La actuación incluye una nueva estación de viajeros a cielo abierto (6 vías), con la cota de vías rebajada entre 4,5 y 6 metros respecto a la actual y con la playa de vías desplazada 140 m hacia el sur respecto al edificio de viajeros existente. En el ayuntamiento de San Andrés de Rabanedo la modificación consiste en prolongar el soterramiento desde el pk 1+770 hasta el pk 2+070, punto de bifurcación de las líneas de Asturias y de Galicia. A partir de este punto, la rasante de ambas líneas quedaría deprimida aproximadamente hasta el pk 2+800, desde donde la rama sur y norte se disponen en pendientes máximas hasta recuperar la cota de las vías actuales. El cambio de rasante de ambas líneas obliga a rebajar también el ramal de cierre del triángulo existente. En resumen, la nueva propuesta supone la modificación de la rasante de todo el triángulo ferroviario, que quedaría a unos 7-8 metros por debajo de la cota actual en una trinchera limitada por pantallas continuas, que permitirían su cubrimiento en aquellos tramos en los que se considere oportuno. Por tanto se podrá cubrir en aquellos puntos de cruce con viales actuales o futuros: en la línea de Asturias, la calle Príncipe y especialmente, la N-120 y en la de Galicia, la calle Príncipe y el futuro paso del camino de la Raya.

El segundo proyecto, «proyecto constructivo del traslado de las instalaciones de material motor y remolcado», implica el traslado a la zona de Torneros de las siguientes instalaciones: León Depósito, León Local, León Clasificación y León Parque de Carriles. El nuevo centro logístico se situará adosado a las actuales vías en una longitud de 4000 m aproximadamente (ppkk. 102+520-107+320).

Por último, la ubicación prevista para el nuevo centro logístico sobre las actuales vías de ancho convencional afecta al trazado de la línea Palencia-León que cruza con ambas infraestructuras en el pk 106+520. La solución propuesta consiste en desplazar el punto de cruce hacia el sur unos 3 km, de forma que el trazado del «proyecto constructivo del corredor norte-noroeste de alta velocidad. Subtramo N-601-Onzonilla» discorra durante una longitud mayor paralelo al existente. Respecto al trazado en alzado se mantienen la pendiente máxima de 15 ‰ y se adapta la rasante a la ubicación de la nueva estructura.

Ubicación del proyecto: Los proyectos se sitúan dentro de los términos municipales de León, San Andrés de Rabanedo, Onzonilla y Vega de Infanzones, en un ámbito de estudio sur-norte que comprendería desde aproximadamente el pk 100 del trazado de la línea de alta velocidad Palencia-León hasta el interior de los núcleos urbanos de León y San Andrés de Rabanedo, en un pasillo alrededor de las actuales vías Palencia-León, dejando al este el río Bernesga y al este la N-630.

El área estudiada está situada en la Cuenca del Duero, en concreto en la cuenca del río Esla. El curso más importante del ámbito es el propio río Bernesga, que atraviesa el ámbito de Norte a Sur. La parte occidental del ámbito está drenada por el Arroyo de la Oncina, que atraviesa el ámbito de estudio en dirección NO-SE. Los proyectos están comprendidos dentro del Sistema n.º 8: Terciario detrítico del Duero, en la Región Norte o del Esla-Valderaduey. Además de acuífero terciario, en la zona de estudio

existe un acuífero libre constituido por los aluviales de río Bernesga-Esla.

El proyecto de integración del ferrocarril en los ayuntamientos de León y San Andrés de Rabanedo, se ubica dentro de los núcleos urbanos, en un entorno totalmente antropizado, y sin valores ambientales destacables.

Respecto a la modificación del trazado de alta velocidad y al nuevo centro logístico, la mayor parte del ámbito de estudio se dedica al uso agrícola, y, dentro de este, cultivos de regadío. Otros usos dentro del ámbito son los prados para pastoreo, las superficies ocupadas para usos humanos (núcleos urbanos, polígonos industriales e infraestructuras). No existe hábitats ni especies catalogadas en el ámbito de actuación del proyecto. Respecto al proyecto de integración del ferrocarril en los ayuntamientos de León y San Andrés de Rabanedo, el ámbito de estudio es un entorno urbano totalmente antropizado, sin elementos ambientales destacables.

En la zona de actuación de los tres proyectos no existen espacios naturales protegidos. El espacio protegido más cercano es el LIC ES 4130079 «Riberas del río Esla y afluentes», que se encuentra al este de la zona de actuación a 2 kilómetros aproximadamente, por lo que no es previsible que se produzca afección. La vegetación de ribera de dicho ecosistema fluvial está formada por *Populus nigra*, *Populus alba*, *Salix alba*, *Salix atrocinerea*, *Fraxinus angustifolia*, *Salix salviifolia*, *Ulmus minor* y *Crataegus monogyna*. El estado de conservación de la vegetación de ribera del Bernesga en el tramo de estudio es desigual, encontrándose alterada en gran parte de su recorrido. En cualquier caso su distancia con la zona de actuación hace que este tipo de vegetación no se vea afectada por las obras. Igualmente respecto a la fauna destaca la asociada al río Bernesga, por ejemplo en relación a la avifauna se encuentran presentes el ánade real (*Anas platyrhynchos*), la garza real (*Ardea cinerea*), la focha común (*Fulica atra*), etc. En cuanto a la ictiofauna las especies más frecuentes son el barbo común, (*Barbus bocagei*), la bermejuela (*Chondrostoma arcasi*), o la boga del Duero (*Chondrostoma duriense*). Respecto a los mamíferos cabe destacar algunas especies de murciélagos, como el murciélago de herradura (*Rhinopopus ferrumequinum*), murciélago rabudo (*Tadarida teniotis*). Con relación a la herpetofauna se han de señalar la rana de san Antonio (*Hyla arborea*), el tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*), la lagartija ibérica (*Podarcis hispanica*), lagarto ocelado (*Lacerta lepida*), etc.

Características del potencial impacto: La documentación ambiental de los proyectos realiza una evaluación de los impactos previstos sobre los distintos factores del medio (físico, biológico, social, cultural, etc). En el caso de los proyectos de «Integración urbana del ferrocarril en León y San Andrés de Rabanedo» y «Proyecto constructivo del corredor norte-noroeste de alta velocidad. Subtramo N-601-Onzonilla» se realiza una comparación respecto a los impactos recogidos en las evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos originales, concluyendo que los impactos son similares a los proyectos originales, y por tanto, la protección del medio estará garantizada siempre que los proyectos se ejecuten de acuerdo con los condicionantes de las respectivas declaraciones de impacto ambiental, y las nuevas medidas preventivas y correctoras presentadas en las modificaciones propuestas.

A continuación se señalan los aspectos más destacados del análisis ambiental realizado por el promotor: La modificación propuesta para el proyecto de integración del ferrocarril en los ayuntamientos de León y San Andrés de Rabanedo, no varía la tipología de los impactos que se producirán durante la fase de obras, aunque sí su intensidad y duración. En cuanto a la fase de explotación el incremento del tramo soterrado producirá una mejora de la calidad ambiental del entorno. El mantenimiento del funcionamiento del acuífero es la consideración ambiental de mayor relevancia del proyecto. En la modificación propuesta se incrementa la longitud del soterramiento, y se deprime 2,5 m el haz y la playa de vías respecto al proyecto inicial, por lo que subraya la necesidad de un control exhaustivo del funcionamiento hidrogeológico de la zona. El promotor plantea la construcción del soterramiento del ferrocarril y de la futura estación al abrigo de pantallas continuas que se empotrarán en el substrato miocénico. Señala que en gran parte del trazado, el nivel freático se encuentra por encima de la base de cimentación de la losa inferior del soterramiento, por lo que para ejecutarla en seco se deberán prolongar las pantallas hasta la capa impermeable. Además en gran parte del trazado la base de la losa profundiza bastante en el substrato miocénico. Si no se tomasen medidas, el trazado entre pantallas provocará un efecto barrera considerable al flujo subterráneo del acuífero, pudiendo provocar ascensos del nivel freático aguas arriba del trazado y consecuentemente descensos aguas abajo, sobre todo a lo largo del tramo comprendido desde el inicio del soterramiento al final del trazado, ya que la infraestructura intercepta las líneas de flujo. Por ello el proyecto adoptará soluciones constructivas de drenaje subterráneo con el fin de evitar el efecto barrera o, al menos, reducir al máximo sus consecuencias y permitir una tasa de ascensos y descensos aceptables.

El resto de los impactos que se producirán durante las fase de obras son similares a los del diseño inicial, aunque el incremento del soterra-

miento previsiblemente signifique mayor duración de dichos efectos: contaminación atmosférica por partículas, contaminantes provenientes del tráfico (CO<sub>2</sub>, CO, NO, Pb), ruidos, etc. No obstante, a la finalización de los trabajos la calidad del aire retornará a los niveles iniciales o se reducirá debido a la mayor fluidez del tráfico en los cruces de las vías. En cuanto al ruido en los tramos cubiertos, desaparecerán las molestias actuales sobre la población por los ruidos y las vibraciones provocadas por el tráfico ferroviario, que también se verán drásticamente reducidas respecto a la situación preexistente en aquellos tramos deprimidos aun sin cubierta. Al efecto favorable de la depresión del trazado ferroviario viene a unirse el sistema de vía en placa elegido, que permite la colocación de bloques de hormigón poroso para absorber ruido y vibraciones al paso de las circulaciones. También la ampliación del soterramiento mejorará la calidad visual del entorno respecto a la solución inicial. Una importante afección ambiental sobre el medio físico la puede representar el depósito de sobrantes de tierras, producto de las excavaciones para el soterramiento de las vías. Su correcta localización es fundamental para la minimización del impacto. La modificación del proyecto no supone un cambio cualitativo pero si uno cuantitativo, incrementándose el volumen de residuos que se dirigirán a puntos de vertido controlados. Respecto al patrimonio cultural se prolongará la prospección arqueológica previa al área próxima al trazado en el que ahora se va intervenir, especialmente en el área del triángulo ferroviario. Respecto a posibles bienes culturales afectados, se mantendrá la funcionalidad durante las obras de la pasarela peatonal por la que discurre el Camino de Santiago. Dicha pasarela peatonal se mantendrá en servicio durante la ejecución de las obras de soterramiento y sólo una vez enterradas las vías se procederá a su demolición, reponiéndose previamente el paso en superficie, y manteniendo las actuales condiciones de paso a lo largo de todas las obras. Durante la fase de explotación el nuevo proyecto mejora de forma significativa la integración de la infraestructura ferroviaria, mejorando calidad ambiental y paisajística del entorno, y la permeabilidad territorial.

Respecto al «Proyecto constructivo del traslado de las instalaciones de material motor y remolcado», las afecciones generadas más reseñables son las que se producirán sobre el suelo y la hidrología, debido a los movimientos de tierras, maquinaria y residuos se paliarán con un adecuado plan de gestión de residuos y un diseño adecuado de las instalaciones destinadas al mantenimiento y reparación de maquinaria y trenes, asegurando la integridad de las aguas superficiales y subterráneas. Los impactos sobre el medio biológico pueden considerarse de carácter compatible, dado el escaso valor ecológico del territorio por el que discurre la actuación. En el medio socioeconómico y cultural, la mayor relevancia corresponde a la mejora sobre la calidad de vida y el planeamiento urbanístico en el núcleo urbano, liberando espacios y aumentando la permeabilidad en la ciudad de León, así como la creación de empleo. Los impactos sobre el paisaje son significativos en tanto en cuanto la construcción de las instalaciones origina una pérdida del paisaje agrario actual de los terrenos. No obstante, dado que las actuaciones se han proyectado en una zona en la que ya existen infraestructuras y construcciones, y donde se han aprobado nuevos proyectos, la afección se considera moderada, pudiéndose emplear pantallas vegetales y otras medidas de integración para atenuar el impacto visual de las mismas. El proyecto de construcción, incorporará un anejo de integración ambiental donde queden definidas todas las medidas preventivas y correctoras necesarias para asegurar la viabilidad ambiental del proyecto, tanto en fase de obras como en fase de funcionamiento. Dicho anejo incorporará, también, un proyecto de

restauración y revegetación de todas las superficies afectadas por las obras acorde con el territorio en el que se integra la obra. De igual forma el proyecto de construcción llevará a cabo una prospección arqueológica de los terrenos afectados.

En cuanto a la modificación del proyecto constructivo del corredor norte-noroeste de alta velocidad. Subtramo N-601-Onzonilla», el acercamiento del trazado al pasillo de la actual vía ferroviaria permitirá disminuir la fragmentación territorial. Sobre el medio físico se producirá impactos sobre el suelo y la hidrología, debido a los movimientos de tierras, maquinaria y residuos. Las medidas que paliarán esta afección son un adecuado plan de gestión de residuos y un diseño adecuado de las instalaciones destinadas al mantenimiento y reparación de maquinaria, asegurando la integridad de las aguas superficiales y subterráneas. Todos los impactos sobre el medio biológico pueden considerarse de carácter definido y compatible, dado el escaso valor ecológico del territorio por el que discurre la actuación. En el medio socioeconómico y cultural, la mayor relevancia corresponde a las afecciones que se producirán sobre la red de infraestructuras que en la zona de actuación es mínima y se repone en coordinación con las otras infraestructuras a implantar. En el caso del Patrimonio Histórico-Cultural, de los Espacios Naturales Protegidos y otras figuras de protección del medio natural existentes actualmente y próximos a los terrenos donde se proyectan las actuaciones, la distancia entre los mismos y los elementos proyectados, descarta posibles afecciones. Respecto al paisaje, dado que las actuaciones se han proyectado en una zona en la que ya existen otras infraestructuras, los impactos se podrán minimizar empleando pantallas vegetales y otras medidas de integración para atenuar el impacto visual de las mismas. En conclusión, las afecciones globales del proyecto se consideran de carácter compatible, como en la solución aprobada en el Estudio Informativo, debido a que las obras e infraestructuras no ocuparán ningún lugar ecológico de especial relevancia o interés y a que las soluciones propuestas garantizan la conservación de los elementos del medio físico-biológico, Espacios Naturales próximos y del Patrimonio Histórico inventariados. De acuerdo a lo establecido en la Declaración de impacto Ambiental, se incorporará un anejo de Integración Ambiental en el proyecto de construcción, que se desarrolle todas las medidas preventivas y correctoras necesarias para asegurar la viabilidad ambiental del proyecto, tanto en fase de obras como en fase de funcionamiento.

Teniendo en cuenta todo ello, a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 17 de enero de 2008, y tomando en consideración las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor, así como las sugeridas por las administraciones afectadas, no se observa que los proyecto vayan a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelvo:

No someter los referidos proyectos 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](http://www.mma.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 25 de febrero de 2008.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

