

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

15923 *Resolución de 26 de septiembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto privado Puerto de Motril, Granada.*

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 primera del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Helipuerto privado Puerto de Motril (Granada) se encuentra encuadrado en el apartado d), 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*

En el puerto de Motril existe una plataforma eventual señalizada con una H de indicación de helipuerto, que es usada de forma esporádica, principalmente en operaciones de rescate marítimo, vigilancia aduanera o visitas de personalidades de las instituciones del Estado. Se pretende sustituirla por otra plataforma que se ajuste a los requerimientos de seguridad, distancias, señalizaciones y requerimientos operacionales recomendados por la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) anexo 14, volumen II.

Será un helipuerto de carácter privado para uso de la empresa promotora del proyecto. Se estiman unas 200 operaciones al año, en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas, contando entre las mismas tanto a vuelos de transporte de personas con helicóptero ligero, como de atención a emergencias.

El promotor del proyecto es Tropicopter, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 10 de mayo de 2011, se recibe en el Departamento la documentación ambiental relativa al proyecto, procedente de la AESA. El 26 de mayo de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquéllos que emitieron informe:

Organismo	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	–
Subdirección General de Dominio Público Marítimo Terrestre de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X(1)
Servicio de Costas de Granada de la Demarcación de Costas de Andalucía Mediterráneo del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento	X
Autoridad Portuaria de Motril del Ministerio de Fomento	X
Delegación del Gobierno en Andalucía	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	(2)
Agencia Andaluza del Agua de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	–
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía	X
Agencia Pública de Puertos de Andalucía de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía	–
Dirección General de Interior, Emergencias y Protección Civil de la Consejería de Gobernación y Justicia de la Junta de Andalucía	–
Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X(3)
Diputación Provincial de Granada	–
Ayuntamiento de Motril (Granada)	X
SEO/BirdLife.	–
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	–
Ecologistas en Acción de Andalucía.	–

(1) Contesta la División para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MARM.

(2) El 30/06/2011 se reiteró la consulta a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, sin haberse recibido respuesta, hasta la fecha.

(3) Contesta la Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

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

La Delegación del Gobierno en Andalucía remite un informe del coordinador de la zona de Andalucía/Extremadura de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en el cual, teniendo en cuenta el documento ambiental presentado por el promotor, en el que se analizan las consideraciones ambientales de la construcción y explotación de la helipista, que de la misma se deduce un bajo impacto, y que para paliarlo se diseñan las correspondientes medidas correctoras, se informa favorablemente la instalación del helipuerto.

El Servicio Provincial de Costas en Granada de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, una vez revisada la documentación remitida, entiende que no existe objeción a lo solicitado, pues la instalación se encuentra dentro de los terrenos de uso industrial del Puerto de Motril, y por lo tanto no afecta de forma negativa a las competencias de ese Servicio.

La Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía señala que, consultados los archivos y bases de datos de esa Delegación Provincial, se determina que no existen bienes ni yacimientos arqueológicos afectados, y por otro lado, en el proyecto no existen movimientos de tierras. Por ello, desde el punto de vista del Patrimonio se considera que no hay que someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección primera del capítulo II del Real

Decreto 1/2008. Si por alguna circunstancia se realizara algún movimiento de tierras resultaría necesario efectuar una intervención mediante control arqueológico de movimientos de tierras durante la realización de dichos movimientos. Esta intervención, regulada por el Reglamento de Actividades Arqueológicas (Decreto 168/2003, de 17 de junio), debe ser solicitada ante esa Delegación Provincial de Cultura mediante Proyecto de técnico competente (Arqueólogo) y autorizada por la Dirección General de Bienes Culturales a través de esa Delegación Provincial. El estudio debería valorar igualmente otras tipologías patrimoniales, incluyendo los elementos de interés etnológico, histórico, etc.

La División para la Protección del Mar de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento indican en sus escritos que no consideran necesario el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1ª del capítulo II del Real Decreto 1/2008 antes mencionado. Además, la primera institución señala que no prevé que el proyecto pueda generar impactos significativos adversos sobre la calidad del medio marino y costero.

La Autoridad Portuaria de Motril, una vez realizado el análisis del documento ambiental del proyecto y, en concreto, de las medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente, considera que no existen impactos ambientales significativos con las medidas propuestas.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía indica que la actuación no está sujeta a informe de incidencia territorial, regulado en el artículo 30 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, pues la ejecución de las instalaciones del helipuerto no se incluye en el Anexo de Actividades de Planificación e Intervención Singular de dicha ley. En cualquier caso, deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

La actuación se localiza en el término municipal de Motril, incluido en el ámbito del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Tropical de Granada, formulado mediante Decreto 59/2006, de 14 de marzo, y expuesto a información pública mediante Resolución de 12/01/2010, aunque el Plan no establece ninguna determinación que impida el desarrollo de la actuación.

Los terrenos sobre los que se plantea la actuación pertenecen a la Autoridad Portuaria de Motril, por lo que deberá ser tenido en cuenta el Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Motril.

El Ayuntamiento de Motril, en su respuesta a las consultas, recibida con fecha 13 de junio de 2011, informa que el emplazamiento de la instalación está muy próximo a las viviendas de la zona residencial de El Varadero (730 viviendas, 1.621 habitantes), por lo que se deberán determinar los niveles de ruido en el interior de las edificaciones próximas, y tenerse en cuenta que en la maniobra de despegue y aterrizaje secundaria en sentido norte, prevista en situaciones de emergencia o de viento que impidieran la operación en trayectoria sur, se vuela sobre la trama urbana, por lo que propone que se analicen alternativas de ubicación del helipuerto más alejadas del suelo urbano dentro de la zona de ampliación del puerto.

También indica que se deberá garantizar el cumplimiento del Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica, para lo que deberá realizarse un estudio acústico, elaborado por Entidad Colaboradora de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía (ECCMA), contemplando el contenido mínimo establecido en el artículo 35. Antes de la puesta en marcha de la actividad, el titular deberá presentar una certificación acústica relativa al cumplimiento de la normativa de prevención y calidad acústica de aplicación, emitido por la ECCMA. En relación con la calidad del aire y la posibilidad de afecciones debido a las emisiones a la atmósfera, se tendrán en cuenta los valores recogidos por la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica. Habrá que justificar que no se

ocasionen molestias por las corrientes de aire en las operaciones de aterrizaje y despegue de helicópteros, dadas la corta distancia respecto a viviendas próximas de la zona elegida y las condiciones en que se encuentra el recinto portuario (polvo en el suelo, etc.).

Posteriormente, el 28 de junio de 2011, tiene entrada en el Departamento un escrito del Ayuntamiento de Motril, en el que informa que la promotora ha presentado en dicho Ayuntamiento alegaciones y ampliación de la documentación aportada inicialmente, en la que justifica las incidencias puestas de manifiesto en el escrito anterior, por lo que, dentro de las competencias urbanísticas y ambientales que corresponden a ese Ayuntamiento, no existe inconveniente en la implantación de la actividad siempre y cuando se adopten las medidas correctoras propuestas.

Con fecha 11 de julio de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Cambio Climático solicita al promotor el envío de dicha ampliación de documentación, para poder valorar si se han solventado las cuestiones ambientales suscitadas, además de indicar que dicha documentación deberá ser remitida a la AESA, como órgano sustantivo en el procedimiento. El 19 de julio de 2011 se recibe información adicional procedente del promotor, con los siguientes puntos principales:

Proximidad de viviendas: en el documento ambiental se incluye un estudio acústico en el cual se determinan los niveles existentes en la zona de El Varadero, y cuyas conclusiones señalan que no se verá afectado el ambiente sonoro de la zona y que el tráfico pesado que soporta la zona del Varadero será predominante respecto al ruido de las operaciones del helicóptero.

Por otra parte, con respecto a la utilización de la trayectoria norte, estará limitada a emergencias de vuelo o condiciones climatológicas por vientos, que impidan el aterrizaje en la trayectoria principal. El análisis de las condiciones meteorológicas históricas de Motril y de las limitaciones de operación señala que estas condiciones se pueden dar en el 0,6% de las operaciones a realizar.

Estudio acústico: en el documento ambiental se anexa un estudio acústico, en el que se han realizado mediciones del ruido existente en la zona, se han calculado los niveles sonoros correspondientes a la operación del helicóptero, con el modelo INM (versión 7.0b), y se han comparado los resultados de ambos en los puntos más críticos. Para lo primero se ha utilizado sonómetro y calibrador, cumpliendo los requerimientos de la Ordenanza Municipal de Motril, realizando las mediciones en tres puntos, considerados los más relevantes por su posible afectación o por su sensibilidad acústica. En la modelización, y dado que el modelo no puede generar el parámetro L10 (nivel superado el 10% del tiempo de medida, el utilizado por la Ordenanza Municipal), se ha considerado que para el impacto acústico de un evento singular, el nivel máximo LA_{max} resulta más apropiado para describir la molestia real que el L10. Los niveles sonoros determinados serán pues para eventos singulares, teniendo en cuenta las diferentes trayectorias posibles (hacia el mar o hacia la vega) y los dos modos de operación (despegue y aterrizaje). Comparando los resultados, se observa que la operación del helicóptero en cualquiera de los casos evaluados generará niveles sonoros máximos por debajo de los ya existentes en la zona, generados por el tráfico rodado pesado. Como conclusión, se recomienda el uso preferente de operaciones hacia y desde el mar, para evitar posibles molestias a los vecinos directamente situados debajo de la senda desde/hacia la vega.

Contaminación atmosférica y calidad del aire: tal como se recoge en el documento ambiental, los datos de las aeronaves de referencia muestran que el consumo será de 20 kg de combustible por operación, teniendo en consideración que cada operación se considera un despegue hasta 6.500 m y un aterrizaje desde 3.000 m. Referente a la calidad del aire local, dichos consumos son similares a nivel de suelo a los de un camión de gran tonelaje de los que se mueven habitualmente por el puerto, teniendo en cuenta, además, que las turbinas del helicóptero, debido a su proceso tecnológico, producen niveles muy bajos de humos, NOx, hidrocarburos sin quemar y componentes de azufre, de los que el queroseno de aviación está prácticamente exento. Por otro lado, el estudio contempla la influencia sobre la corriente producida por el rotor y se limita a las zonas cercanas a las plataformas, las cuales serán tratadas y mantenidas de forma adecuada

con objeto de evitar contaminación por levantamiento del polvo en el suelo. El número de vuelos sobre las viviendas es del orden del 0,6%, y por otra parte el helicóptero únicamente levanta polvo a poca altitud del suelo, estimada en 15 m, que en el helipuerto de referencia es alcanzada en zonas cercanas a la plataforma.

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, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección primera 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.—Se trata de un helipuerto de superficie, constituido por las siguientes superficies principales, calculadas en función del helicóptero de referencia:

FATO (área de aproximación final y despegue) de 14 x 14 metros. Se aprovecha el área asfaltada ya existente, por lo que las obras consistirán, únicamente, en la señalización de dicha área y su reparación superficial, en caso necesario.

Área de seguridad, que se extiende más allá de la FATO, con unas dimensiones de 28 x 28 m, pintada en la superficie asfaltada ya existente.

Las instalaciones aeronáuticas se limitan a la plataforma de despegue y aterrizaje, una plataforma de estacionamiento señalizada sobre el asfalto, existente; y se ha analizado desde el punto de vista aeronáutico la potencial ubicación de un hangar portátil para el helicóptero de operación. Anexo a la plataforma se encuentra un depósito de combustible en su cubeto, con capacidad para contener cualquier vertido que se produzca en el mismo durante sus operaciones normales o en operaciones de repostado.

Los modelos de helicópteros que utilizarán el helipuerto serán diversos según el tipo de operaciones que se desarrollen, pero todos ellos de tipo ligero. El helicóptero a utilizar mayoritariamente en las instalaciones es un Robinson R66, de cinco plazas.

Las operaciones del helipuerto están estimadas en 200 operaciones/año en condiciones de vuelo visual (VFR) diurno. La compañía Tropicopter contempla el desarrollo de actividades de transporte de personas en viajes de turismo, trabajos aéreos tales como fotografía y reconocimiento, enmarcados en el incremento de actividades de fomento del desarrollo económico del puerto de Motril. También se prevé el apoyo a los centros médicos y hospitalarios de la región, pudiendo colaborar en cualquier supuesto de emergencia que pudiera plantearse para el rescate o traslado urgente de pacientes o accidentados. Así mismo, se contempla el uso para salvamento y rescate en el mar por los servicios competentes en la materia.

El promotor manifiesta que las alternativas en relación con las parcelas establecidas son mínimas, dado que el espacio cedido ha sido el estrictamente necesario para las operaciones de los helicópteros. En relación con las trayectorias, se han establecido las de direcciones 203° (en dirección al mar) como trayectoria preferente, y una trayectoria situada a 355° por motivos de emergencias, en el caso de que en la aproximación final a la pista haya que abortar el aterrizaje. Las alternativas de trayectorias en otras direcciones fueron desechadas, por las construcciones y obstáculos existentes.

3.2. Ubicación del proyecto.—El helipuerto se localiza en el término municipal de Motril (provincia de Granada, Comunidad Autónoma de Andalucía) a unos 1.850 m al suroeste del núcleo urbano del mismo nombre y a 500 m del polígono industrial de Alborán, dentro de las instalaciones del puerto, por tanto, en una zona antropizada. Se sitúa próximo a las viviendas de la zona residencial El Varadero, núcleo de población anejo a Motril, con una población de 1.621 habitantes.

El helipuerto tiene las coordenadas geográficas WGS84, coordenadas UTM (DATUM ED 50) y cota siguientes:

Latitud	Longitud	Huso S.G.
36° 43' 28,33" N	03° 31' 50,25" W	30T

UTM (X)	UTM (Y)	Z (m)
452.617,14	4.064.446,11	1

El helipuerto se encuentra fuera de espacios naturales protegidos; en particular, no coincide espacialmente con la red Natura 2000 ni con áreas Importantes para la conservación de las aves (IBAs). Asimismo, no coincide espacialmente con hábitats de interés comunitario según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

El espacio de la Red Natura 2000 más cercano es el de los fondos marinos Tesorillo-Salobreña (ES6140013), de naturaleza submarina, por lo que no se consideran molestias o perturbaciones en dichas áreas. El promotor manifiesta que no existe ninguna restricción publicada en el AIP (Aeronautical Information Publication) sobre restricciones por temas medioambientales a la operación de helicópteros en la zona señalada, y que en el desarrollo de la base se ha tenido en cuenta que las trayectorias de ascenso o descenso de los helicópteros no sobrevuelen las cercanías de los lugares más sensibles desde el punto de vista de las aves que puedan anidar en los mismos.

3.3. Características del potencial impacto.—La superficie de actuación se encuentra en una zona industrial, cuyo paisaje ha sido modificado mediante construcciones y vías de comunicación para el uso portuario. Se trata de un terreno acondicionado como aparcamiento, por lo que está cubierto por conglomerado asfáltico.

En relación con el potencial choque con aves del helicóptero, el promotor indica que la experiencia muestra que para los helicópteros en maniobras de aterrizaje y despegue, debido a su reducida velocidad, no se producen choques con aves debido a la capacidad de maniobra tanto de las aves como de la propia aeronave en los casos que se encuentre una bandada en vuelo. Las trayectorias definidas evitan las zonas más sensibles. Según el promotor, no existen áreas de nidificación en las cercanías del helipuerto. El recinto estará cerrado en toda su periferia mediante una valla, para evitar el paso de animales y personas no autorizadas.

Los helicópteros de operación están certificados bajo las normas de OACI. A esto hay que añadir que las aeronaves únicamente vuelan de día, por lo que evitan los períodos nocturnos que son los de más sensibilidad acústica.

El promotor manifiesta que las trayectorias de aproximación y el despegue han sido diseñadas de forma preferente buscando áreas despejadas de población y sobrevolando el puerto y el mar. Se establece una trayectoria principal en dirección sur, que sobrevuela un área industrial con fuerte movimiento de camiones y maquinaria pesada, en la cual el estudio acústico realizado muestra que los valores producidos por el helicóptero estarían por debajo del ruido de fondo producido en la zona.

En condiciones de fallo, bien de la aeronave o de las instalaciones asociadas, los impactos potenciales en el medio ambiente podrían ser:

Derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave, que se considera muy improbable dado que no se realizan labores de mantenimiento de las aeronaves.

Incendios: se cuenta con medios disponibles para su extinción, no existiendo vegetación o masa combustible que los propague.

3.4. Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente.—Para el control de la operación de los helicópteros se establecen las siguientes restricciones y operaciones, incluidas en la ficha operacional del helipuerto:

Operar de forma preferente para despegues y aterrizajes por la trayectoria sur del helipuerto, haciendo la aproximación desde el mar en rumbo 13° y despegar en dirección al mar con rumbo 203°.

Únicamente operar en despegue por rumbo 355° o aproximaciones 85° por situaciones de emergencia o situaciones meteorológicas de vientos que impidan la operación por las trayectorias preferentes. La trayectoria en dirección norte, que sobrevuela la zona de El Varadero, se utilizará en el 0,6% del total de vuelos, según estima el promotor.

Con el objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales, producidos tanto por las potenciales obras de mejora de las instalaciones como por las operaciones del helipuerto, el promotor ha considerado las siguientes medidas:

Seguimiento del cumplimiento por los pilotos de las trayectorias señaladas, que sobrevuelan el área del puerto y se dirigen hacia el mar, sin sobrevolar las poblaciones del municipio de Motril.

Vigilancia y control del perímetro, con objeto de que no entre ningún animal que pueda ser afectado por la operación de los helicópteros.

Mínima modificación del terreno y aprovechamiento del mismo para evitar la generación de residuos y ahorrar materia prima. Control específico de los contratistas de la obra con el objeto de evitar residuos y tiempo excesivo de obra.

Plan de Gestión de Residuos: la gestión de residuos durante la fase de explotación, producida tanto en las tareas de abastecimiento de combustible, como de mantenimiento de la aeronave, se llevará a cabo conforme a la legislación vigente en materia de gestión de residuos, por parte de la empresa adjudicataria del contrato. Asimismo, todos los residuos generados en la fase de construcción, se gestionarán de manera adecuada, trasladándolos a vertederos autorizados.

En relación con las operaciones, requerirán la aprobación previa, o la comunicación en caso de vuelos de emergencias, existiendo un control por parte de la autoridad portuaria con el objeto de cerciorarse de que los pilotos siguen las trayectorias establecidas, no sobrevolando la población de Motril ni las zonas sensibles anexas.

Teniendo en cuenta el contenido de los informes de los organismos competentes consultados, y las condiciones de operación expuestas, se considera que el helipuerto privado Puerto de Motril (Granada) será compatible con el medio ambiente. 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 segunda 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 Helipuerto privado Puerto de Motril (Granada), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, en especial la utilización preferente de la trayectoria en dirección al mar, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección primera 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), 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, 26 de septiembre de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

Helipuerto privado puerto de Motril (Granada)

