

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

16154 *Resolución de 3 de octubre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helisuperficie HE-298 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, término municipal de Montoro, Córdoba.*

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 proyecto de la helisuperficie HE-298 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla en el término municipal de Montoro (Córdoba) se encuentra encuadrado en el apartado 2.b del Artículo 3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por la posibilidad de afección directa o indirecta a espacios de la Red Natura 2000, concretamente al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES6130005 Suroeste de la Sierra de Cardeña y Montoro, en el que se ubica el proyecto.

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

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

Se trata de una helisuperficie (HE-298) a la altura del p.k. 298+146 de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, en la boca norte del túnel Piedras de la Sal, el cual actualmente no cuenta con ningún acceso, con el fin de permitir la evacuación de forma más rápida y eficaz de heridos, en el supuesto de producirse un incidente en el interior del túnel. Dicho túnel es el de mayor longitud de la línea, con 2.569 m, y está seguido por el viaducto Martindientes, por lo que en las condiciones actuales sería muy complicado el acceso para la atención a los pasajeros, en caso de posibles emergencias.

Se ubica en el término municipal de Montoro, provincia de Córdoba, Comunidad Autónoma de Andalucía.

El promotor y el órgano sustantivo del proyecto es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), perteneciente al Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 2 de agosto de 2010 se recibe en el Departamento, procedente de la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de ADIF, una documentación ambiental del proyecto de acondicionamiento de acceso y ejecución de la helisuperficie HE-298 de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, para consultar sobre la necesidad de su sometimiento o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 28 de septiembre de 2010 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino manifestó a ADIF la

necesidad de subsanar la documentación, que se debe presentar ante el órgano sustantivo, de acuerdo con el artículo 6 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

En escrito recibido con fecha 27 de octubre de 2010, ADIF hace las siguientes consideraciones:

Entiende que la helisuperficie proyectada no puede considerarse un aeródromo, dado que su uso queda absolutamente restringido a la evacuación de heridos en el hipotético caso de que se produjese un accidente en el interior del túnel, hecho que, afortunadamente, no ha ocurrido nunca en los 18 años que la línea lleva en explotación. Por helisuperficie se entiende aquella área definida sobre el terreno, acondicionada para garantizar en las operaciones de transporte sanitario de emergencia, un nivel de seguridad superior al de un punto sin ningún acondicionamiento ni instalación.

La actuación proyectada es una instalación vinculada a la seguridad y por tanto, de acuerdo al artículo 3 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, forma parte de la infraestructura ferroviaria.

Corresponde a ADIF, como titular de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla (disposición adicional 1.ª de la mencionada Ley), la competencia de aprobación de los proyectos de construcción de las infraestructuras ferroviarias, así como la administración de las infraestructuras de su titularidad (artículo 21, apartado 1.a y c de la misma Ley).

Por todo lo anterior, ADIF entiende que es el órgano sustantivo, competente para la aprobación del proyecto, y no la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

Con fecha de 15 de noviembre de 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental informó a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) sobre el contenido del escrito recibido de ADIF, para su conocimiento.

Con fecha 19 de enero de 2011 se recibe la documentación subsanada, procedente de ADIF, y las copias para la realización de las preceptivas consultas a organismos y entidades. Éstas se realizaron el 28 de enero de 2011. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcando con una «X» aquéllos que han emitido sugerencias en relación con la documentación ambiental del proyecto:

Consultados	Respuestas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	–
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.	X
Delegación del Gobierno en Andalucía	–
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X
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
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (*).	X
Diputación Provincial de Córdoba	–
Ayuntamiento de Montoro (Córdoba).	X
WWF/ADENA	–
SEO/Birdlife	–
Ecologistas en Acción de Andalucía.	–
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	–
Asociación Avutarda Bujalanceña	–

(*) Contesta la Delegación en Córdoba de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

A continuación se expone el contenido de las respuestas recibidas:

La Delegación Provincial en Córdoba de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía informa que el área afectada no supone incidencia negativa sobre ningún elemento conocido del Patrimonio Histórico. Por consiguiente, a efectos del artículo 32 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, emite certificado de innecesariedad de realización de una actividad arqueológica previa que identifique y valore la afección al patrimonio histórico. En todo caso, si se produjese el hallazgo de restos arqueológicos, debe actuarse conforme a lo previsto en el artículo 50.1 de la citada Ley, comunicando a esa Administración dichos hallazgos de forma inmediata.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir indica que las actividades proyectadas no afectan al ámbito geográfico de su competencia sino que están dentro del de la Junta de Andalucía, en virtud del Real Decreto 1666/2008, de 17 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de recursos y aprovechamientos hidráulicos correspondientes a las aguas de la cuenca del Guadalquivir que discurren íntegramente por el territorio de la comunidad autónoma. Asimismo, informa que remiten la documentación a la Agencia Andaluza del Agua para que emita informe en relación con materias de su competencia.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía informa que, desde el punto de vista territorial, la actuación no se encuentra sujeta a informe, pues la ejecución de la superficie no está incluida en el Anexo de Actividades de Planificación e Intervención Singular de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Sobre las consideraciones de carácter ambiental que puedan hacerse sobre el proyecto, se remite a las que realice la Consejería de Medio Ambiente, órgano competente de la Junta de Andalucía en esta materia.

El Ayuntamiento de Montoro informa que la intervención se encuentra incluida en la parcela 3 del polígono 52 del término municipal de Montoro. Los terrenos están clasificados como suelo no urbanizable de especial protección Complejo Serrano de interés ambiental. Según lo establecido en el artículo 97 de las NNSS sobre régimen de usos en suelos con esta clasificación, están permitidas las actividades de carácter infraestructural que ineludiblemente deban localizarse en estos espacios. Concluye que se deberá remitir la documentación a la Consejería de Medio Ambiente, como órgano competente en Andalucía, que determinará si el proyecto ha de estar sometido a alguno de los instrumentos de prevención recogidos en la Ley 7/2007, de 9 de julio.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en respuesta recibida el 20 de julio de 2011, comunica que la actuación prevista no se encuentra sometida, en principio, a ningún procedimiento de prevención ambiental por no estar incluida en el anexo 1 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, ni se da la casuística establecida en el apartado 1.d) del artículo 2 del Decreto 356/2010, de 3 de agosto, por el que se regula la autorización ambiental unificada, se establece el régimen de organización y funcionamiento del registro de autorizaciones sometidas a los instrumentos de prevención y control ambiental, y se modifica el contenido del anexo 1 de la Ley 7/2007, dado que no se produce afección directa o indirecta a los espacios de la red ecológica europea Natura 2000.

Aunque la actuación se llevaría a cabo dentro del LIC ES6130005 Suroeste de la Sierra de Cardeña y Montoro, no se considera probable que genere afección sobre ningún hábitat de interés comunitario, ya que la cubierta vegetal del emplazamiento de la helisuperficie está dominada por un jaral de *Cistus Ladanifer*. No obstante, se observa la presencia de algunas encinas, por lo que se deberían escayolar y transplantar a algún lugar apropiado del entorno sin arbolado o con escasa densidad arbórea ni presencia de hábitats, comunicando el emplazamiento seleccionado previamente a la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba. En el supuesto de que esto no sea viable, se sustituirá por plantación de quercíneas en un número de pies por cada árbol eliminado.

Durante la fase de ejecución de las obras sería precisa la adopción de medidas a fin de evitar vertidos a cauces en la zona afectada por las obras, por arrastre de sólidos; así como el establecimiento de medidas para gestionar de forma correcta todos los residuos peligrosos generados, especialmente los residuos líquidos producidos por la maquinaria empleada, con el fin de evitar en todo momento el riesgo de afección a la calidad de las aguas, quedando totalmente prohibido el vertido al dominio público hidráulico de dichas sustancias. Aunque no se manifiesta la pretensión de realizar vertidos al dominio público hidráulico, ello requeriría la tramitación de autorización de vertido. En caso de captación de aguas (p. ej., para el riego de accesos) desde algún elemento del dominio público hidráulico, se deberá solicitar y obtener la correspondiente autorización de derivación temporal de aguas ante la administración hidráulica.

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 o no 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 de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. Se trata de una helisuperficie con función preventiva, destinada a servicios sanitarios de emergencia, para evacuación de heridos en caso de accidente ferroviario en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla. Los helipuertos de carácter no sanitario resultan inadecuados, por las distancias con los puntos de la vía más significativos y de peor accesibilidad, dado que responden a cometidos específicos no sanitarios.

Se pretende promover el servicio de rescate mediante helicóptero sanitario, garantizar la seguridad de los equipos de rescate al disponer de una superficie apta para el aterrizaje, facilitar la transferencia entre vehículos terrestres y helicópteros y garantizar la seguridad de los pacientes, y acortar el tiempo entre el aviso y la toma de tierra, al no precisar buscar un punto de aterrizaje adecuado. El promotor considera que aumentaría la efectividad de la asistencia prestada al usuario de la línea de alta velocidad, reduciendo los tiempos de intervención en más de un 80%. Igualmente, se dispondría de un punto de toma de helicópteros por policía, bomberos, protección ciudadana, Guardia Civil, Dirección General de Tráfico...

Como justificación de la necesidad de construcción de la helisuperficie, el promotor ha analizado los tiempos que se tardaría hasta el hospital de Córdoba, el cual está dotado de helipuerto, en vehículo todoterreno (el único medio de transporte posible actualmente, dadas las condiciones del camino) y en helicóptero. Así, se estima un tiempo efectivo de viaje de 61 minutos en vehículo todoterreno, el cual se reduciría a 12 minutos en helicóptero. El promotor descarta la alternativa cero, de no actuación.

La superficie, de hormigón armado de 47×47 m, para helicóptero de tipo Performance 1, contiene la FATO (área de aproximación final y de despegue) de 37×37, dentro de la que se ubica la TLOF (área de toma de contacto y elevación inicial), formada por un círculo de 25 m de diámetro. Además de la helisuperficie, se adecuará el camino que llega hasta la zona, con el fin de mejorar el acceso a vehículos ligeros y ambulancias, facilitando no sólo el acceso a protección civil, sino también haciéndolo transitable para los trabajos relacionados con el mantenimiento de la infraestructura.

3.2 Ubicación del proyecto. Se ubica en el p.k. 298+146 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, concretamente en la boca norte del túnel Piedras de la Sal, contiguo al viaducto existente sobre el arroyo de Martindientes en el término municipal de Montoro (Córdoba), en el interior del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES6130005 Sureste de la Sierra de Cardeña y Montoro, que es ampliación del Parque Natural Sierra de Cardeña y Montoro. A unos 300 metros al oeste se encuentra el LIC ES6130006 Guadalmellato. No coincide espacialmente con ningún área importante para la conservación de las aves (IBA) ni con ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en su respuesta a las consultas practicadas, indica que el ámbito de actuación se encuentra fuera de las zonas de especial protección para las aves (ZEPAs), de las zonas incluidas en el catálogo de hábitats naturales de interés comunitario, y dentro del LIC ES6130005, ya citado. La actuación afecta a terreno forestal, conllevando la eliminación de algunos pies de quercíneas y un jaral, comunidad que no se encuentra recogida entre los hábitats de interés comunitario. El proyecto no afecta a ningún monte público ni al actual dominio público de vías pecuarias de la provincia de Córdoba. Las obras se localizan fuera de la zona de policía del arroyo Martindientes, por lo que no se hace necesaria autorización por afección a su zona de servidumbre y zona de policía.

El promotor manifiesta que la ubicación de la helisuperficie se ha determinado de acuerdo con el criterio de máxima proximidad al túnel Piedras de la Sal, ya existente, y punto estratégico de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla. Dado que la finalidad de este punto de toma de tierra es la evacuación de heridos en caso de emergencia sanitaria, es fundamental su accesibilidad desde la boca del túnel para que cumpla con su función. Además, existe un camino de acceso a la zona, por lo que considera el punto más favorable el seleccionado, con el fin de aprovechar dicho camino, acondicionándolo en la medida de lo posible, y de no afectar a una superficie mayor de terreno con la construcción de otra vía de acceso.

3.3 Características del potencial impacto. Los principales impactos sobre el suelo son debidos a la compactación por el paso continuado de camiones y maquinaria por los viales de acceso, la posible contaminación de suelos y lixiviados por vertidos accidentales de grasas, aceites, combustibles, etc., que puedan tener lugar durante el desarrollo de la obra, la retirada de la capa superficial en la zona de acopios, con la consiguiente compactación y alteración estructural, y la destrucción de la vegetación y erosión del propio suelo.

Los principales efectos sobre los recursos hidrogeológicos se referirán a la disminución de las áreas de recarga y las eventuales pérdidas de calidad de las aguas subterráneas en caso de vertido accidental en zonas permeables. La eliminación de la cubierta vegetal y la remoción del terreno tendrán un potencial efecto sobre las aguas superficiales, ya que en esta zona se hacen vulnerables al arrastre de materiales.

Respecto a la vegetación, es necesaria la eliminación de la cubierta vegetal presente en la zona de trabajo, para la construcción de la superficie hormigonada, y de forma temporal en el área de acopios. En el emplazamiento, de reducida dimensión, predomina la vegetación arbustiva y el matorral. En caso de verse afectado algún árbol, se procedería a su trasplante en las zonas aledañas si fuera factible o, si hubiera que proceder a la tala, se plantaría un número equivalente de pies.

Los impactos sobre la fauna están estrechamente relacionados con los impactos sobre la vegetación, riesgo de incendios o tránsito de camiones y maquinaria durante la obra. La destrucción directa de hábitats no se considera especialmente importante, ya que se trata de una superficie de dimensiones muy reducidas, ni se supone que vaya a producir un incremento del efecto barrera que actualmente produce la propia línea. Para el riesgo de atropellos, se proyecta la obra con limitación total de accesos.

Durante la explotación de la base, se podrían producir vertidos accidentales procedentes de aeronaves y vehículos, así como distintos tipos de residuos, en algún caso peligrosos. La elevación de la presión sonora en el entorno se considera irrelevante por el promotor, puesto que la infraestructura sólo se utilizará en situaciones de emergencia por accidente ferroviario y no existe ningún núcleo urbano en las inmediaciones del mismo.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. Con objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales, el promotor ha considerado las siguientes medidas:

Jalonamiento temporal de toda la zona de ocupación, mediante banda reflectante. Vallado y control de zona de instalaciones auxiliares: acopios, pequeño parque de maquinaria, casetas, punto limpio, aparcamiento...

Durante la obra se llevará a cabo un control del movimiento de la maquinaria, estando prohibido abrir otras vías de acceso diferentes a la ya existente, y circular fuera de ella. Asimismo, todas las tareas de mantenimiento de las máquinas se realizarán en talleres especializados, nunca en la zona de actuación.

Tras la finalización de la fase de construcción, se realizará el desmantelamiento de las zonas de acopio e instalaciones y su limpieza, transportando los posibles suelos contaminados a un vertedero autorizado para tal fin.

De forma previa al Acta de Replanteo se analizará el acceso a la obra y se procederá a su marcado y jalonamiento para evitar el trasiego de maquinaria fuera del mismo. Para el caso de ensanches eventuales, se procederá a extraer y acopiar la tierra vegetal, en un lugar próximo, para proceder con posterioridad a su reinstalación y acondicionamiento.

Para el control de las emisiones de partículas y polvo, se realizarán riegos frecuentes de los accesos y se limitará la velocidad de los vehículos a 30km/h por el camino de acceso, que es una vía sin asfaltar; además de evitar el tránsito de vehículos o maquinaria fuera de las zonas estrictamente necesarias.

Se establecerán lugares adecuados, debidamente impermeabilizados, para el lavado de maquinaria, como las canaletas de los camiones hormigonera.

Protección contra el ruido: se exigirá la ficha de Inspección Técnica de Vehículos de todas las máquinas que vayan a emplearse en la ejecución de la obra, para evitar exceder los límites que establece la normativa vigente. Realización de todas las operaciones de mantenimiento de la maquinaria en los plazos y forma adecuada. Si es posible, se evitará la utilización simultánea de un elevado número de maquinaria y herramientas que trabajen por golpes o choques bruscos.

Protección de la calidad de las aguas frente a vertidos o residuos de materiales sobrantes, agua residual o efluente generado en las actividades de obra, así como derrames accidentales: se plantea la utilización de áreas debidamente acondicionadas para zonas auxiliares, y la impermeabilización de terrenos destinados a limpieza de hormigoneras y maquinaria en general. En cuanto a la gestión de combustibles y lubricantes, los cambios de aceite y repostaje se realizarán en talleres autorizados, para evitar vertidos incontrolados.

La gestión de residuos generados como consecuencia de la obra, se realizará de acuerdo con lo dispuesto en la normativa específica. Se establecerán puntos de recogida controlada de residuos en el recinto de la obra, convenientemente señalizados, y se informará al personal de obra de cómo utilizarlos. Periódicamente, se hará la recogida de los mismos. Se delimitará sobre la zona de actuación un espacio destinado a la separación de cada tipo de residuo (peligrosos, no peligrosos, inertes), para realizar distintos tipos de tratamientos.

Protección de la vegetación: para evitar la afeción de los árboles que queden cerca de las zonas por donde pasa la maquinaria, se realizará un correcto cercado alrededor de los mismos. Se deberá respetar la zona de acceso definida en el proyecto, y bajo ningún concepto se permitirá a la maquinaria transitar fuera del trazado.

En cuanto a la prevención de incendios forestales, se seguirá el Plan de Autoprotección y Emergencias, de obligado cumplimiento para todas las personas físicas o jurídicas cuyas actividades se realicen dentro del recinto de la obra.

Se procederá a la integración ambiental de la zona una vez finalizada la obra, planificando la plantación de arbustos y árboles, de manera que el área afectada quede totalmente integrada en el entorno natural existente. Se prevé la plantación de la vegetación típica de esta zona, es decir, matorral compuesto por jaras, madroños, coscojas y brezos.

Protección a la fauna: para reducir el riesgo de atropellos en los trayectos de la maquinaria y camiones, se limitará su velocidad en el camino de acceso a 30 km/h, y no se permitirán los trayectos nocturnos.

Protección de lugares naturales y del paisaje: plantación y siembra de las áreas que quedan desnudas o alteradas al finalizar todos los trabajos. Se elegirán las especies más idóneas a plantar o sembrar, seleccionando especies autóctonas adaptadas a las

condiciones climáticas y edafológicas del lugar. En la zona abundan los quejigos, alcornoques y en menor proporción encinas y acebuches; se estima la plantación de 20 pies en la zona afectada. La plantación de árboles alrededor de la helizona ayudará a su integración paisajística, adecuándola al entorno; no obstante, el fin del proyecto es facilitar la toma de tierra de helicópteros, por lo que en ningún caso se plantarán especies invasivas demasiado cerca la helisuperficie, que dificultarían las maniobras de aterrizaje y despegue, y se respetará un margen perimetral de 10 m.

Teniendo en cuenta que la helisuperficie HE-298 ocupa una superficie muy reducida, y la naturaleza de su objeto, en previsión de posibles emergencias sanitarias y no para un uso habitual, con una mínima frecuencia de operaciones, y el contenido de los informes de los organismos competentes consultados y las medidas correctoras, el proyecto se considera compatible con el medio ambiente que lo rodea. 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 de helisuperficie HE-298 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla en el término municipal de Montoro (Córdoba), 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 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), 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, 3 de octubre de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

Acondicionamiento de acceso y ejecución de la helisuperficie HE-298 de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla.

