

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

6090 *Resolución de 30 de marzo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Centro Comarcal de Emergencia en Albendea, Cuenca.*

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 de proyectos, establece en su artículo 3.2 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 del anexo III de la norma citada.

El proyecto Centro Comarcal de Emergencia en Albendea (Cuenca) se encuentra en este supuesto, por estar 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.*—La actuación consiste en la construcción de un nuevo Centro Comarcal de Emergencias con helipuerto de superficie para uso diurno en Albendea (Cuenca), para la ubicación de una brigada forestal heli-transportada durante el período estival, y camiones auto-bomba durante el período invernal.

Actúa como órgano sustantivo la AESA, Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, y el promotor es GEACAM (Gestión Ambiental de Castilla-La Mancha), empresa pública responsable de la prevención y extinción de incendios forestales en Castilla-La Mancha.

El emplazamiento propuesto se encuentra en la parcela 5001 del polígono 504 del término municipal de Albendea, en el monte de utilidad pública El Ardal, y en las cercanías de la carretera comarcal CM-2023. Para adaptar la parcela a las exigencias de seguridad de operación de los helicópteros de extinción de incendios, se construirán, previa nivelación de las superficies, los pavimentos requeridos y las instalaciones del hangar y depósito de combustible, entre otras.

Las alternativas que ha valorado el promotor son las siguientes:

Alternativa 1.—Construcción del helipuerto conforme a lo especificado por la normativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Alternativa 2.—No realizar la actuación. El promotor la descarta, ya que la construcción de una base de extinción de incendios resulta esencial para dar una respuesta rápida a cualquier conato de incendio, resultando así una infraestructura beneficiosa para proteger el paraje en que se encuentra inmersa. Su emplazamiento resulta estratégico para dar servicio a la Serranía de Cuenca.

2. *Tramitación y consultas.*—Con fecha 21 de julio de 2009 se recibió en este Departamento el documento ambiental del proyecto, incluyendo su definición, ubicación, potenciales impactos y medidas preventivas y correctoras, para adoptar la decisión de someterlo o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El documento ha sido redactado por URJATO, S.L.P. El 24 de septiembre de 2009 se realizó el preceptivo

trámite de consultas previas, recogiendo en la tabla siguiente los organismos consultados, y señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Asociación de Hoces de Cuenca.	–
Ayuntamiento de Albendea.	X
Confederación Hidrográfica del Tajo, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Dirección General de Evaluación Ambiental, Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	–
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	–
Dirección General de Patrimonio Cultural, Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Planificación Territorial, Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Salud Pública, Consejería de Salud y Bienestar Social de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Desarrollo Rural, Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	–
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.	–
Diputación Provincial de Cuenca.	–
Ecologistas en Acción (ACMADEN) (Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural).	–
Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta Comunidades de Castilla-La Mancha.	–
SEO.	–

En relación con las respuestas recibidas, cabe destacar lo siguiente:

La Dirección General de Planificación Territorial de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha enumera una serie de Planes de Ordenación del Territorio que se están elaborando.

La Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Salud y Bienestar Social de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha hace unas consideraciones al proyecto, desde el punto de vista de la salud ambiental. Señala que, en caso de reutilización de agua depurada, se atenderá a lo que establezca previamente el informe sanitario vinculante, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1620/2007, de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de aguas depuradas; y que el desarrollo de las actividades deberá atenerse a las recomendaciones establecidas en la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales.

En su respuesta a las consultas, la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente remite un Informe de Sostenibilidad, que recoge una serie de criterios generales de sostenibilidad a tener en cuenta.

La Confederación Hidrográfica del Tajo recuerda la normativa aplicable en relación con actuaciones en el Dominio Público Hidráulico, y aporta distintas indicaciones relativas a buenas prácticas medioambientales.

La Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recuerda que el 1 de marzo de 2008 entró en vigor el Convenio Europeo del Paisaje del Consejo de Europa, cuyos compromisos sobre protección, ordenación y gestión del paisaje comparten la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas. En ese contexto, no ha encontrado la necesidad de realizar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Delegación Provincial de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en Cuenca informa que, dadas las características del proyecto y la localización del mismo en el Entorno del Bien de Interés Cultural, con categoría de Zona Arqueológica, denominado Mausoleo Ermita de Llanes (DOCM n.º 229, de 6 de noviembre de 2008), se justifica la necesidad de aplicar de manera preventiva el artículo 21 de la Ley 4/1990, de 30 de mayo, de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, en su redacción dada por la Ley 9/2007, debiendo realizar el promotor un control y seguimiento arqueológico diario, directo y permanente de todos los movimientos de terrenos (extracción o aporte) de cronología cuaternaria. Dicha actuación arqueológica será realizada por un profesional cualificado expresamente autorizado por dicha Delegación, según la Orden de 20 de marzo de 1989, por la que se regulan las intervenciones arqueológicas y paleontológicas en Castilla-La Mancha.

El Ayuntamiento de Albendea, una vez examinado el proyecto, sus medidas correctoras y protectoras y el plan de gestión de residuos producidos, considera poco significativos los impactos que se pudieran causar.

Por otro lado, con fecha 26 de noviembre de 2009 y reiterado el 18 de febrero de 2010, desde la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino se solicitó al promotor aclaraciones en relación con los parámetros y las unidades de medida considerados en el estudio acústico presentado, información que se recibió con fecha 8 de marzo de 2010.

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 a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III 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.

3.1 Características del proyecto.—La construcción del Centro Comarcal de Emergencia incluye:

a) Pista de helipuerto para uso diurno: plataforma poligonal de 1.835 m², donde se desarrollan las distintas superficies requeridas por la normativa aeronáutica. El área de aproximación final y despegue (FATO) será una plataforma circular de hormigón de 30 m de diámetro. Desde la FATO a los puestos de estacionamiento en la plataforma se desarrollarán tres calles de rodaje de hormigón de 7,5 m de anchura y longitudes variables. Las diferentes superficies se señalarán con pintura reflectante de diversos colores. La FATO y las calles de rodaje estarán rodeadas por una superficie de cantos rodados capaz de soportar las corrientes descendentes del rotor, evitando el levantamiento de detritos y otras partículas en suspensión. La plataforma se proyecta con pendiente transversal a un agua hacia la parte oeste de la parcela, en el sentido de escorrentía natural del terreno.

b) Plataforma de estacionamiento para dos helicópteros del servicio de extinción de incendios de Castilla-La Mancha: de 25 × 64,5 m, en pavimento rígido de hormigón hidráulico, con pendiente a un agua hacia la pista del helipuerto. Se proyecta la instalación de una canaleta de hormigón polímero que recogerá las aguas hidrocarburadas y las conducirá hasta un separador de hidrocarburos que se construirá en las inmediaciones, donde serán tratadas las aguas recogidas.

c) Edificación para estancia de la brigada de extinción y pilotos de los helicópteros, con una superficie de 32,2 × 17,7 m, construida con una estructura ligera con paneles tipo «sándwich» fijados mecánicamente. Éstos siguen un juego cromático, con varias

tonalidades de verde dispuestas aleatoriamente, buscando un efecto de pixelización que permita al edificio integrarse en el entorno. Este tipo de construcción disminuye los tiempos de montaje y facilita posibles reparaciones de elementos del edificio, e incluso su desmontaje o traslado.

d) Hangar para resguardo de un helicóptero y camiones autobomba. Se construirá en una segunda fase, con una planta cuadrada de 23 × 20 m, y siguiendo criterios similares a los establecidos para el edificio de la Base.

e) Instalación para almacenamiento y suministro del carburante, JET-A1. Se prevé abastecer al helicóptero de combustible en el mismo helipuerto. El tipo de almacenamiento será en superficie. Para ello, se proyecta la obra civil necesaria para la instalación posterior de los equipos de almacenamiento y suministro:

Un cubeto de retención, de dimensiones suficientes para recoger todo el combustible del depósito en caso de fuga.

Una plataforma para el equipo de trasiego, que cumpla con las correspondientes distancias de seguridad, respecto al recinto de almacenamiento y a los puestos de estacionamiento. Cargadero e instalación eléctrica para el correcto funcionamiento del equipo de trasiego.

Instalación de recogida y depuración de aguas hidrocarburadas.

f) Instalaciones de servicio a las edificaciones proyectadas como Base y hangar:

Agua potable: la acometida se realizará desde el punto que indique la compañía suministradora.

Agua contraincendios, que se recogerá en un aljibe.

Electricidad: instalación en baja tensión, desde el punto indicado por la compañía suministradora. Suministro complementario o de seguridad, para dar servicio a todo el Centro en caso de fallo de la alimentación: grupo electrógeno de emergencia de 45 KVA.

Telefonía: la compañía suministradora indicará el punto de conexión conveniente para llevar el suministro al Centro.

Climatización y calefacción.

Sistema de seguridad: incendios, circuito cerrado de televisión, control de accesos.

Saneamiento de las diferentes aguas: fecales, residuales y pluviales. Se instalará una pequeña depuradora con capacidad de 12 habitantes equivalentes. Las aguas provenientes de las cocinas serán tratadas, previamente a su conducción a la depuradora, en un separador de grasas. Las aguas pluviales recogidas en la plataforma de estacionamiento de helicópteros, de la plataforma de aparcamiento, de la plataforma de maniobras y de los viales de circulación interna, serán tratadas en un separador de hidrocarburos. Las aguas pluviales recogidas en cubierta serán conducidas al aljibe contraincendios previsto. El resto de aguas pluviales serán recogidas por escorrentía y conducidas hacia el cauce receptor. Las aguas provenientes de la depuradora también serán reconducidas al aljibe. Las aguas provenientes del separador de hidrocarburos serán conducidas hacia el cauce receptor.

g) Urbanización del espacio alrededor de las edificaciones proyectadas:

Aparcamiento para 10 vehículos, con una capa de zahorras compactadas.

Pista deportiva.

Vallado perimetral: se prevé un vallado cinético de 2 m de altura.

Pavimentación de los viales interiores con una capa de zahorras compactadas.

Alumbrado.

Respecto a la explotación, el helicóptero de diseño (el más grande que se podría usar en el helipuerto) es el Kamov KA 32. Se ha supuesto que se producirán catorce operaciones semanales (siete aterrizajes y siete despegues), con la siguiente distribución: cuatro operaciones Bell-412, dos operaciones Kamov KA 32, dos operaciones Sokol W-3A y seis operaciones Augusta Koala A-119.

3.2 Ubicación del proyecto.—Las coordenadas geográficas del emplazamiento propuesto son:

Elevación: 745 m.

UTM (ED-50), Huso 30: X = 552.390; Y = 4.480.927.

Latitud/Longitud (WGS-84): 40° 28' 36" N; 002° 22' 55" W.

En el proceso de selección del emplazamiento se ha tenido en cuenta la disponibilidad de los terrenos, existencia de zonas despejadas de obstáculos que permitan la operación segura del helicóptero, y minimización de las obras necesarias (movimiento de tierras, talado, desbroces, viales de acceso, suministros...). La parcela es propiedad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se sitúa cercana a redes de suministro y linda con la carretera comarcal CM-2023, con lo cual el acceso es sencillo. Dentro de la parcela se ha elegido la ubicación propuesta, al estar sobreelevada respecto al terreno circundante, siendo más sencilla la construcción del helipuerto y permitiendo la orientación de las trayectorias en la dirección de los vientos dominantes.

Respecto a la elección de las sendas de aproximación y despegue, vienen impuestas por requisitos técnicos (trayectorias de aproximación y despegue libres de obstáculos, dos trayectorias de aproximación separadas 150° y dos trayectorias de despegue separadas 150°, que estén orientadas en las direcciones de los vientos dominantes, que discurran por encima de terrenos no edificados y aptos para aterrizajes de emergencia, y que reduzcan al mínimo las molestias ocasionadas por ruido). Se han propuesto dos trayectorias para el uso del helipuerto, en función de los vientos dominantes. Así, la dirección principal para el aterrizaje sería en sentido 01 y para el despegue en sentido 19. Las direcciones secundarias serían 20 para el aterrizaje, y 02 para el despegue.

Los terrenos afectados por las obras se encuentran fuera de la red Natura 2000, pero a unos 200 m del LIC ES4230014, Serranía de Cuenca y a unos 150 m de la ZEPA ES0000162, del mismo nombre y que coincide parcialmente con el LIC. Dicho espacio acoge un elevado número de tipos de hábitat incluidos en el anejo 1 de la Directiva 92/43/CEE.

El margen del río Guadiela se sitúa a 120 m al oeste de la actuación, y el margen del río Escabas a 250 m al sur. El manto acuífero subterráneo es relativamente profundo (más de 6 m, de acuerdo con las catas realizadas para el estudio geotécnico).

3.3 Características del potencial impacto.—El helipuerto se emplaza dentro de una parcela rústica en las cercanías de la población de Albendea. Los terrenos están clasificados como monte de utilidad pública sin ninguna explotación actual. La vegetación del monte de El Ardal está compuesta principalmente por arbolado de «*Pinus nigra*» y «*Pinus pinaster*». La zona donde se pretende actuar corresponde en su mayor parte a un claro sin vegetación, donde se sitúa un antiguo viñedo abandonado y una antigua cantera de extracción de áridos. Los elementos constituyentes del paisaje en el entorno más próximo han sido modificados por el hombre.

La fauna en las proximidades (LIC y ZEPA de la Serranía de Cuenca) es muy variada; en cuanto a mamíferos destaca la presencia de nutria («*Lutra lutra*») y topillo de Cabrera («*Microtus cabreræ*»), y en cuanto a las aves, hay numerosas especies de acuáticas y rapaces, entre otras. Con fechas 4 de noviembre de 2009 y 18 de febrero de 2010 se realizó consulta expresa al Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, respecto a la posible afección a dichos lugares de la red Natura 2000, dado que la ubicación escogida se encuentra a unos 150 m del LIC y ZEPA Serranía de Cuenca, en la desembocadura del río Escabas en el Guadiela. Aunque hasta la fecha no se ha recibido respuesta, se considera que no es esperable que se vean afectados dichos lugares, teniendo en cuenta que se trata de un estrecho corredor donde finaliza el LIC y ZEPA, una ubicación periférica respecto la superficie total de dichos espacios, y teniendo en cuenta además la proximidad de la carretera CM-2023.

En las aproximaciones y ascensos proyectados no se sobrevolarán zonas habitadas durante las operaciones que mayor ruido generan (primeras fases de despegue y últimas fases de aproximación). A ello se suma la escasa cantidad de operaciones esperadas, por lo que se considera que no hay viviendas afectadas por ruido.

El promotor ha realizado un estudio del impacto acústico del helipuerto, incluyendo la huella sonora correspondiente a las operaciones esperadas, para los Laeq comprendidos entre 45 y 75 dBA, con intervalos de 5 dBA. La forma de las huellas sonoras es elipsoide, y el elipsoide correspondiente al Laeq 45-50 no afecta a ningún núcleo habitado, por lo que se considera que se cumplen los valores límite de inmisión de ruido que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

3.3.1 Medidas protectoras y correctoras propuestas.—Las medidas protectoras derivan del principio de mejora continua y están encaminadas a disminuir el riesgo de accidentes, ruido, contaminación, etc., de acuerdo con lo que impone la normativa internacional, nacional y autonómica.

Entre las medidas generales, el promotor destaca:

Se reducirá el talado de arbolado al mínimo imprescindible para asegurar la operación segura del helicóptero.

Todos los residuos generados se gestionarán a través de agentes autorizados, llevándose a vertederos autorizados.

En la realización de las obras se reducirá al mínimo el impacto acústico y la contaminación del aire por generación de polvo en los movimientos de tierras.

Se plantarán especies arbóreas autóctonas alrededor de las edificaciones, de modo que se pueda integrar de mejor manera el Centro en el entorno.

La operación de los helicópteros será siempre conforme a la legislación vigente, lo que garantiza la mínima emisión de ruido y gases así como la máxima seguridad de la operación.

Para reducir el impacto acústico de las operaciones y la emisión de gases a baja altura, las operaciones de aproximación y despegue serán lo más verticales posible.

Las trayectorias de los helicópteros evitarán el sobrevuelo del LIC y ZEPA Serranía de Cuenca, salvo que tengan que intervenir directamente en dicho espacio.

Respecto a la gestión de los residuos en la fase de construcción, el promotor aporta el documento de gestión de residuos de la construcción y demolición, en el que se valoran los residuos que se generan en obra y que dan lugar a una partida presupuestaria, incluida en el presupuesto de ejecución material para la correcta gestión de los mismos.

En la base no se realizarán operaciones de mantenimiento de las aeronaves, con lo que los residuos esperados en fase de explotación consistirán fundamentalmente en residuos urbanos, que se depositarán en contenedores adecuados, realizando una separación selectiva. Los residuos sólidos de tipo cartón, papel y plásticos de empaque, se depositarán en contenedores identificados a fin de facilitar su posterior reciclado. Los residuos sólidos procedentes de limpiezas, en general los residuos generados en el funcionamiento normal de la actividad se almacenarán en cubos o contenedores apropiados, poniéndolos al alcance del correspondiente servicio de recogida de basuras o agente autorizado.

Se deberá solicitar autorización de vertido a la Confederación Hidrográfica del Tajo para el correspondiente vertido de aguas residuales al dominio público hidráulico. Dicha entidad, en su respuesta a las consultas realizadas, informa que todas las nuevas instalaciones deberán contar en su red con una arqueta de control, que permita llevar a cabo controles de las aguas por parte de las administraciones competentes.

Las aguas recogidas en plataforma que puedan arrastrar hidrocarburos serán conducidas a un separador de hidrocarburos. Una vez tratadas se verterán al terreno a través de zanja filtrante, y los hidrocarburos serán recogidos por agentes autorizados.

Las aguas residuales de origen sanitario producidas en el Centro serán recogidas y conducidas a un colector enterrado y mediante una arqueta registrable exterior se conectarán a la depuradora proyectada a tal fin. Posteriormente, ya depuradas, se verterán al terreno a través de zanja filtrante.

3.3.2 Plan de vigilancia ambiental.—El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas son responsabilidad de GEACAM, que ejecutará el Plan con personal propio o mediante asistencia técnica. Para ello, este organismo nombrará una Dirección Ambiental, que se responsabilizará de adoptar las medidas correctoras, de la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes sobre el cumplimiento de las medidas a adoptar y de su remisión al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

Las principales acciones para garantizar el cumplimiento de las indicaciones propuestas son:

Se vigilará el proceso de talado para que sea el mínimo imprescindible. En general, en la ejecución de las obras se tendrán en cuenta todas las medidas previstas.

Se comprobará que no se producen vertidos procedentes de las obras, y en su caso se retirarán los aceites o grasas con los equipos apropiados.

No se permitirá la utilización de maquinaria de obra que no tenga realizadas las inspecciones y el mantenimiento pertinentes.

Se evitará el vertido de aceites y combustibles en la plataforma del helipuerto, que presenten riesgo de ser arrastrados. En su caso, se limpiará la plataforma mediante absorbentes.

La gestión de los residuos se realizará a través de gestores autorizados.

No se permitirá la operación de aeronaves ajenas al control del servicio de extinción de incendios.

Se presentarán informes ante cualquier situación excepcional que pueda suponer riesgo de deterioro de cualquier factor ambiental, en concreto:

Vertidos accidentales de hidrocarburos.

Accidente de helicóptero, incidencia, choque o colisión con avifauna.

Sobrevuelos injustificados del LIC y ZEPA de la Serranía de Cuenca.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. No obstante, para la ejecución del proyecto, el promotor deberá proveerse de todas las autorizaciones ambientales legalmente exigibles, entre las que se encuentran las que puedan ser competencia de la Confederación Hidrográfica del Tajo, y realizar un control y seguimiento arqueológico por personal autorizado por la Delegación Provincial de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en Cuenca, de acuerdo con su respuesta a las consultas realizadas.

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, 30 de marzo de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

