

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO**

7034 *Resolución de 4 de abril de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Actuaciones en línea de costas aeropuerto de Lanzarote, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

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 Actuaciones en línea de costas aeropuerto de Lanzarote se encuentra encuadrado en el apartado k, del grupo 9, 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*

Objeto.—El proyecto tiene por objeto el desplazamiento del umbral de la cabecera 03 de la pista del aeropuerto de Lanzarote hacia el centro de la misma, consiguiendo, así, dotar al aeródromo de un área de seguridad de extremo de pista (RESA) de 90 × 90. De este modo, las instalaciones e infraestructuras del aeropuerto cumplirán con los parámetros requeridos para adaptarse a la normativa vigente (Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, del Ministerio de la Presidencia del Gobierno, por el que se aprueban las normas Técnicas de Diseño y Operación de Aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado).

Descripción.—Las principales actuaciones a desarrollar serán:

Desplazamiento del umbral 03 a lo largo de 75 m hacia el centro de la pista.

Nueva RESA de 90 × 90 m.

Adecuación de la franja de pista.

Adecuación del sistema sencillo de iluminación de aproximación mediante replanteo de luces y ejecución de nuevos pilares y tramo de estructura.

Será necesario un desmonte de tierras de 7.690 m³, junto con un aporte de 37.541 m³ para la formación de terraplén. También se requerirá la demolición y desmontaje de distintos elementos (canaletas, sistema de drenaje, bordillos y cimientos, caseta que alberga diversos equipos, base de replanteo, pavimentos asfálticos, balizas y cadena de área crítica en la senda de descenso). Se afectará a diversos servicios que habrán de reponerse tras las obras (senda de descenso, sistema sencillo de iluminación de aproximación, equipos meteorológicos, indicador visual de pendiente de aproximación (PAPI), indicador de dirección del viento y balizamiento y señalización vertical).

Las actuaciones se realizarán en dos fases y en horario nocturno, con el fin de que puedan cumplirse todas las medidas de seguridad, a la vez que se mantiene la operatividad del aeropuerto.

Estas obras no supondrán cambios significativos en la capacidad del aeropuerto y no modificarán el número de pasajeros ni de operaciones.

Localización del proyecto.–Los trabajos se desarrollarán en el término municipal (T.M.) de Tías, en la provincia de Las Palmas, perteneciente a la Comunidad Canaria.

Promotor y órgano sustantivo.–El promotor y órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

2. Tramitación y consultas

La documentación ambiental del proyecto, se recibió en la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM), con fecha 21 de diciembre de 2010. Posteriormente, el 26 de enero de 2011, se inició el preceptivo periodo de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM.	–
Delegación del Gobierno en Canarias.	–
Subdelegación del Gobierno en Las Palmas.	–
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias.	–
Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	–
Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	–
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias.	–
Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.	X
Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Infraestructura Turística de la Viceconsejería de Turismo del Gobierno de Canarias.	–
Dirección General del Libro, Archivos y Bibliotecas de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.	–
Cabildo Insular de Lanzarote.	
Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.	X
Ayuntamiento de San Bartolomé (Las Palmas).	X
Ayuntamiento de Tías (Las Palmas).	–
Ecologistas en Acción - GEN MAGEC Gran Canaria.	–
Colectivo Ecologista Turcon - Ecologistas en Acción.	
WWF-ADENA.	–
Greenpeace.	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	–
Asociación Canaria de Defensa de la Naturaleza (ASCAN).	–

Durante el periodo de consultas, se ha recibido respuesta de los siguientes organismos del Gobierno de Canarias: Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes, Dirección General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Infraestructura Viaria de la misma Consejería y la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente. Además, se obtuvo respuesta del Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria y del Ayuntamiento de San Bartolomé.

El contenido más destacado de los informes recibidos se resume a continuación:

Espacios Naturales.—Dada la proximidad al aeropuerto de Lanzarote del lugar de importancia comunitaria (LIC) Sebadales de Guasimeta, el ayuntamiento de San Bartolomé señala en su informe que la consulta acerca de las afecciones del proyecto deberá ser remitida a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, por tratarse del órgano competente en la materia.

Aguas.—La Dirección General de Aguas indica que la actuación proyectada es competencia del Consejo Insular de Aguas de Lanzarote, por lo que traslada la consulta al mencionado organismo. El Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, procede de la misma forma.

Patrimonio cultural.—La Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural señala que no se ha constatado la presencia de ningún bien integrante del Patrimonio Histórico de Canarias en el ámbito de la actuación proyectada que pueda verse afectado. Se sugiere el control, vigilancia y seguimiento permanente con el fin de preservar el Patrimonio Histórico, promoviendo las medidas pertinentes para impedir su destrucción, deterioro, sustitución ilegítima o transformaciones impropias e impulsando su recuperación, rehabilitación y enriquecimiento, en concordancia con la normativa específica. Además, este organismo señala que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 48, capítulo IV de la Ley 4/1999, de Patrimonio Histórico de Canarias, se adoptarán todas las medidas cautelares que sean necesarias para evitar la destrucción o deterioro de los Bienes integrantes del Patrimonio Histórico, incluso en aquellos casos en que, aun no estando formalmente declarados de interés cultural o inventariados, contengan los valores propios del Patrimonio Histórico de Canarias que se especifican en el artículo 2 de la mencionada Ley.

Infraestructuras.—La Dirección General de Infraestructura Viaria indica que se comprueba que las actuaciones no afectan a carreteras de interés regional.

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 al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto. Como se ha indicado anteriormente, el objeto del proyecto es el desplazamiento del umbral de la cabecera 03 hacia el centro de la pista para conseguir dotarla de una RESA de 90 × 90 m. Se trata de una acción necesaria para cumplir con la normativa vigente (Real Decreto 862/2009, antes mencionado). Además del desplazamiento del umbral propiamente dicho y de la creación de la RESA, el proyecto contempla la adecuación de la franja de pista, y del sistema de iluminación de aproximación, así como la ejecución de nuevos pilares y de un tramo de estructura.

Ubicación del proyecto.—El aeropuerto de Lanzarote se sitúa entre los términos municipales de Tías y San Bartolomé, en la provincia canaria de Las Palmas. Las actuaciones que comprende el proyecto se desarrollarán íntegramente en el primero de los términos municipales mencionados.

En el diseño de esta actuación el promotor ha tratado de invadir lo mínimo posible la zona de protección del dominio público marítimo terrestre (DPMT). Durante la ejecución de los trabajos, se ocupará de forma temporal una zona incluida en el citado DPMT, quedando ocupada permanentemente su servidumbre de protección. Esta última está incluida en la zona de servicio delimitada por el Plan Director vigente del aeropuerto de Lanzarote.

El proyecto no se realizará sobre ningún espacio de la Red Natura 2000; tampoco coincide espacialmente con hábitats de interés comunitario ni se desarrollará sobre ningún área importante para las aves (IBA). Cabe mencionar la presencia del LIC ES7010021 Sebadales de Guasimeta, muy próximo a la zona de servicio aeroportuario y a unos 300 m de la actuación. El hábitat de interés comunitario más cercano a la cabecera 03 es el

denominado bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda (1110), localizado en el mar, dentro del LIC antes mencionado, aguas adentro de la franja litoral, al suroeste del aeropuerto y contiguo al mismo. Se trata de un hábitat marino, no prioritario, donde se localizan praderas de *Posidonia oceanica*.

En cuanto a la vegetación, el promotor señala que el aeropuerto de Lanzarote ha realizado un proceso de mejora y conservación de sus zonas verdes y cuenta con una gran variedad de especies, tanto endémicas como procedentes de otros lugares que se ha adaptado satisfactoriamente al clima de las islas. Sin embargo, la superficie en la que se desarrollarán las actuaciones no se corresponde con ninguna de esas zonas verdes.

En relación a la fauna, según el documento ambiental presentado por AENA, en los parajes áridos presentes en las inmediaciones del aeropuerto destaca la ornítica, aunque también es reseñable la presencia de fauna sabulícola.

No se ha constatado la presencia de ningún bien integrante del Patrimonio Histórico de Canarias en el ámbito de la actuación proyectada.

4. Características del potencial impacto

Espacios protegidos.—Debido a la ubicación y características del proyecto, no se espera afección sobre espacios protegidos.

En todo caso, el LIC Sebadales de Guasimeta (E57010021), antes mencionado, deberá ser considerado zona de exclusión, no permitiéndose el tránsito de maquinaria de obras por la línea de costa cercana ni la ubicación de instalaciones auxiliares, ni el depósito de materiales o residuos de ninguna clase en sus inmediaciones.

Suelo y movimiento de tierras.—La principal afección sobre el suelo se derivará de la propia ocupación del mismo. El área necesaria para la ejecución de las actuaciones asciende a 108.022 m² de los cuales, unos 5.644 m², se encuentran pavimentados actualmente. La superficie sobre la que se emplazarán los nuevos elementos, debido a la retirada de la primera capa (que en el caso de la zona de actuación no se trata de tierra vegetal propiamente dicha sino que se encuentra en los primeros estadios de evolución edáfica), se transformará en improductiva.

Para minimizar la superficie de afección, de forma previa a las obras, se procederá a la señalización y balizamiento de toda la zona que vaya a verse afectada, impidiéndose el paso de maquinaria y el depósito de materiales fuera de estas áreas. Además, se evitará la dispersión de instalaciones y elementos auxiliares de obra, que se ubicarán en los lugares previamente marcados y debidamente acondicionados. En concreto, el promotor propone la localización de las mencionadas infraestructuras al este del aeropuerto, en las inmediaciones de las instalaciones militares, dentro de la delimitación de la zona de servicio aeroportuario, ocupando una superficie de suelo improductivo de 6.300 m². No obstante, una vez finalizada la obra, se desmontarán y retirarán todas las instalaciones implantadas, devolviendo la zona ocupada a su estado original.

Por otra parte, se procederá al laboreo y recuperación de los suelos compactados por el trasiego de maquinaria, tras la fase de construcción.

Además, para la ejecución de los trabajos, se requerirá un volumen de desmonte de tierras de 7.690 m³, junto con un aporte de 37.541 m³ para la formación de terraplén.

Al no existir tierra vegetal en la zona de obra, para la ejecución de las actuaciones previstas será necesario retirar, en primer lugar, una capa de terreno inadecuado de espesor variable en la zona de la futura RESA y del área crítica, que asciende a 7.690 m³. En las actuaciones se emplearán 36.575,1 m³ de material seleccionado desde préstamos para la realización de explanadas y terraplenes. Para la adecuación de la RESA, se utilizará un volumen de 966,03 m³ de material no seleccionado. Se producirá además un volumen de 2.370 m³ de residuos de construcción y demolición.

Los préstamos necesarios se obtendrán de canteras legales situadas en el entorno del aeropuerto de Lanzarote que han sido identificadas por el promotor; los sobrantes, en caso de no poder ser reutilizados en la obra, al igual que los residuos producidos, serán trasladados a vertederos autorizados, cumpliendo con el artículo 11.2 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

Por último, si durante la ejecución de las obras apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 9/2005, de 14 de enero, por la que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Afección al medio marino y litoral.—El estado inicial de las aguas, puede verse alterado de forma leve y temporal por la ejecución de las obras asociadas al proyecto, fundamentalmente debido a las actuaciones en el lecho marino y la aportación de algunos materiales en suspensión de procedencia diversa, durante las obras de adecuación del sistema sencillo de iluminación de aproximación, consistentes en el replanteo de algunas luces, la colocación de otras nuevas y la ejecución de nuevos pilares y un tramo de estructura. El aumento de la concentración de sólidos en suspensión, con el consiguiente incremento de la turbidez y de la tasa de sedimentación de finos, tendrá un efecto sobre la masa de agua potencialmente perjudicial para las especies bentónicas vegetales, ya que reduce la intensidad lumínica que necesitan para realizar sus procesos fotosintéticos. Para paliar estas afecciones, el promotor propone, las siguientes medidas:

La colocación de los materiales se realizará con aquellas técnicas y medidas que minimicen al máximo la dispersión de los finos en el medio.

Se considerará la posibilidad de utilizar barreras antifinos que eviten la dispersión de estos materiales durante las obras.

Siempre que sea técnicamente viable, se realizarán las obras durante la marea baja, para evitar el uso de embarcaciones, que, en todo caso, habrán de cumplir la normativa vigente en cuanto al vertido al mar de sustancias peligrosas.

Las operaciones en el medio marino se realizarán, siempre que sea posible, en las condiciones hidrodinámicas más estables para minimizar la dispersión de finos.

Se planificará la duración de las operaciones llevadas a cabo desde embarcaciones para reducir, en la medida de lo posible, el tiempo de intervención de las mismas y la maquinaria sobre el medio marino y litoral.

La maquinaria de obras se tendrá en perfectas condiciones para evitar vertidos accidentales.

Se emplearán embarcaciones y medios auxiliares que cumplan el convenio Marpol.

Se prohibirá cualquier operación de mantenimiento o reparación de maquinaria en la zona donde se ejecutarán las actuaciones.

Se dispondrá de barreras de contención de contaminación por hidrocarburos.

Durante la fase de construcción, se producirá una ocupación temporal sobre el DPMT. Además, parte de la nueva infraestructura se situará sobre su zona de protección. Para todas estas actuaciones, se solicitarán los pertinentes permisos a los organismos competentes.

Hidrología.—No se espera afección relevante sobre este elemento del medio durante la fase de explotación. No obstante, la principal medida de protección de las aguas durante la fase de ejecución, propuesta por el promotor, será la correcta ubicación de las instalaciones de obra, que se efectuará siempre fuera de zonas de interés hidrológico.

Por otra parte, las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obras se realizarán en un sector acotado del parque de maquinaria, correctamente impermeabilizado y dotado de sistemas de depuración primaria o balsas de decantación. Se prohibirá el vertido de subproductos a la red de drenaje.

Se evitará, siempre que sea posible, que los trazados de los caminos de acceso a obra pasen sobre los cauces de los arroyos, canales de riego u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje, con el fin de evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales y la deposición de materiales finos que pudieran ser removidos por las aguas superficiales. Se prestará especial atención a la limpieza de los caminos de obra que accedan a la costa.

Atmósfera.—Calidad física y calidad química del aire. Las actuaciones no supondrán un aumento de la capacidad del aeropuerto ni sus accesos, por lo que las afecciones sobre la calidad física y química del aire esperadas como consecuencia de la realización del proyecto se producirán, únicamente, en fase de ejecución.

La afección sonora que se derivará de los trabajos ha sido calculada por el promotor según el método que se rige por la norma ISO 9613 1-2. Atenuación del ruido durante su propagación en el ambiente. Para su aplicación, se ha utilizado un software comercial especializado. Como resultado de este proceso, se han obtenido una serie de isófonas para el periodo nocturno (entre las 23:00 y las 7:00 horas, intervalo en el que se prevé la realización de los trabajos).

Del análisis de los resultados, se desprende que la mayor parte de la afección se concentrará en las proximidades de los focos de obra, dentro de los límites de la zona de servicio, siendo los tajos de obra de demoliciones y nivelación en los que se registrarán los niveles sonoros más elevados. Además, según el cálculo realizado, existirá una superación de los valores objetivo de calidad acústica fijados por el RD 1367/2003 para el periodo nocturno [55dB(A)], en una vivienda situada al suroeste del aeropuerto próxima a los trabajos a acometer en el sistema de iluminación de aproximación. Sin embargo, cabe reseñar que se ha manejado la hipótesis más conservadora en el cálculo de niveles sonoros (aquella en la que totalidad de las unidades de maquinaria estuvieran funcionando simultáneamente, circunstancia muy improbable dada la evolución lógica de las obras).

Para paliar esta afección, durante la fase de desarrollo de los trabajos constructivos, se asegurará que la potencia sonora certificada de la maquinaria de obra no supere los límites establecidos por la legislación vigente y se definirán los caminos de acceso de forma previa a las obras evitando molestias a la población cercana. Además, en vista de la afección sonora prevista sobre la vivienda antes mencionada, se realizará al comienzo de las obras, un estudio complementario, consistente en una campaña de mediciones donde se registrarán los niveles de inmisión sonora existentes en el exterior y en el interior de la misma, que servirá para analizar la viabilidad de la implantación de medidas correctoras adicionales. Tras la aplicación, en su caso, de estas medidas mitigadoras, se verificarán nuevamente los niveles de inmisión. El control de mediciones se repetirá siempre que se produzcan incrementos de emisiones acústicas derivadas del inicio de nuevas actuaciones o de la utilización de maquinaria diferente.

En cuanto a la afección sobre la calidad química del aire, se ha realizado una estimación de la emisión de contaminantes durante la fase de obras, de la que se concluye que el efecto que las mismas ocasionarán sobre la atmósfera será poco significativo. Las emisiones esperadas se deberán, fundamentalmente, a movimientos de tierras, a la aparición de compuestos volátiles provenientes del uso de pinturas, disolventes y combustibles, al asfaltado de superficies y a la combustión de carburantes de los motores y vehículos de transporte y maquinaria de obras. Se trata de efectos temporales y directamente asociados a la realización de las obras. No obstante, para paliarlos, se extremarán las medidas de control en los transportes, se realizarán riegos periódicos de caminos de obras y zonas en las que tengan lugar movimientos de tierra, se cubrirán los acopios con lonas (en particular durante los días ventosos) y se limitará la circulación de vehículos en obra a 30 km/h. Además, se vigilará la correcta puesta a punto de la maquinaria de obras.

En cualquier caso, deberá asegurarse el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Vegetación.—Aunque la vegetación natural de la zona de actuación es prácticamente inexistente, se delimitará la zona de obras para minimizar sus efectos en el entorno.

Además, los terrenos afectados temporalmente por las actuaciones serán restaurados empleando vegetación autóctona. No se utilizarán especies exóticas invasoras para estas labores en ningún caso.

Fauna.—No se prevé que las actuaciones afecten de forma significativa a la comunidad animal; si bien, los individuos que habitan en el entorno de la actuación pueden experimentar molestias debidas al ruido y al polvo generado por las obras. Estos impactos, temporales

y de poca entidad, serán mitigados con la aplicación de las medidas correctoras antes definidas en el apartado dedicado a protección de la atmósfera. Además, de forma previa a las obras, se realizará un reconocimiento de fauna en las áreas de actuación, con el fin de recuperar las especies de vertebrados de baja movilidad que habiten el entorno y prestando especial atención a nidos y madrigueras.

En la programación de las obras se tratará de evitar, en la medida de lo posible, que las actuaciones más ruidosas de la obra (demoliciones y movimiento de tierras) se realicen durante el periodo de cría de la avifauna del entorno.

Patrimonio cultural.—No se espera afección derivada de la actuación sobre el patrimonio cultural.

No obstante, en el área de actuación del proyecto se vigilará la posible aparición de vestigios arqueológicos. Con este objetivo, durante el movimiento de tierras existirá un arqueólogo a pie de obra que habrá de vigilar y valorar el posible hallazgo de restos. Si durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará a la autoridad competente y se atenderá a sus directrices.

Además, a sugerencia de la Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, se realizará un control, vigilancia permanente y seguimiento de los trabajos, con el fin de preservar el Patrimonio Histórico, promoviendo las medidas pertinentes para impedir su destrucción, deterioro, sustitución ilegítima o transformaciones impropias e impulsando su recuperación, rehabilitación y enriquecimiento, en concordancia con la normativa específica.

En todo caso, se estará a lo dispuesto en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español; en el Real Decreto 111/1986, de desarrollo parcial de esta Ley, y en la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve, de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Actuaciones en línea de costas aeropuerto de Lanzarote, 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 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, 4 de abril de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

