

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

2003 *Resolución de 8 de febrero de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Campo de vuelo Toral de los Vados para aeronaves ultraligeras, término municipal de Toral de los Vados, León.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), 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 Campo de vuelo Toral de los Vados para aeronaves ultraligeras (ULM), T.M. de Toral de los Vados (León) 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.

El objeto del proyecto es la construcción y explotación de un campo de vuelo de aeronaves ultraligeras (ULM), para llevar a cabo actividades relacionadas con la aviación privada, principalmente de recreo, en el término municipal de Toral de los Vados, provincia de León, en una parcela con una superficie estimada en 8 has, con las siguientes coordenadas:

| Geográficas (ETRS 89) | | UTM (ED-50, Huso 29) | | UTM (ED-50, Huso 30) | |
|-----------------------|--------------|----------------------|-------------|----------------------|-------------|
| Latitud | Longitud | X | Y | X | Y |
| 42°33'19,19"N | 6°46'48,29"W | 682.253,6 | 4.713.909,6 | 189.645,7 | 4.718.450,3 |

El aeródromo proyectado consta de las siguientes instalaciones: pista de vuelo, con orientación 04°-22°, de 434 m de longitud y 15 m de anchura, comprendida dentro de un área de seguridad de 484×30 m, disponiendo de 25 m de seguridad por cabecera; pista de rodadura de 7,5 m de ancho; y plataforma de estacionamiento de aeronaves de 150×40 m, todas ellas realizadas con una capa de zahorra de 25 cm sobre una explanada mejorada, rematada en superficie con una capa de tierra vegetal de 10 cm donde se sembrará un manto de césped; dos edificaciones: los hangares de 50×10 m y una altura máxima de 5 m, de estructura metálica, y una pequeña caseta prefabricada para zonas comunes y de recepción; un aparcamiento de vehículos de 50×25 m, de tierra, con capacidad para unos 20 vehículos; y por último todo el perímetro del campo de vuelos, de 1.278 m de longitud, se cierra mediante vallado perimetral de tipo cinegético. Los accesos con los que contará serán públicos y están todos construidos.

Para la dotación de servicios no contará con ningún tipo de acometida exterior, el suministro eléctrico se realizará con un grupo electrógeno portable que alimente a la caseta de recepción de usuarios y a los hangares. No está prevista la construcción de

aseos, ni acometida de aguas, ni de infraestructuras de salvamento y extinción de incendios. Tampoco se prevé disponer de depósitos para almacenamiento de combustible.

Respecto a los aspectos operativos de campo de vuelo, el proyecto prevé: las operaciones de despegue y aterrizaje se realizarán de forma visual, en horario de orto a ocaso, estando restringido el vuelo nocturno, los días de buena climatología y festivos, con un volumen de operaciones anuales del orden de 500, que significa una media de 1 ó 2 movimientos, con picos puntuales de 6 ó 7 operaciones/día. Se ha seleccionado la alternativa 2, que define unas zonas de exclusión de vuelo que coinciden con las siguientes superficies: Lugar de Importancia comunitaria (LIC) Sierra de la Encina de la Lastra (ES4130038), LIC Montes Aquilanos y Sierra del Teleno (ES4130017) y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Sierra de los Ancares (ES4130010), representadas en el plano n.º 8, escala 1:100.000, fechado en octubre de 2012, del documento ambiental. La flota estará compuesta por ultraligeros, aviones de menos de 450 kg (ficha técnica incluida en el anexo V del citado documento ambiental), cuya altitud normal de vuelo en crucero estará entre los 100 y 300 m sobre el nivel del terreno, con emisiones de ruido de 65 dB(A) en potencia máxima de despegue. El campo de vuelo lo utilizarán, de manera regular, unas 10 aeronaves como máximo, pudiendo recibir, de manera ocasional, otras de similares características provenientes de otras instalaciones. Por las características de las instalaciones no existen previsiones de otros usos.

El promotor del proyecto es don José Ángel García Núñez, actuando como órgano sustantivo la Agencia de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural recibe, con fecha 2 de marzo de 2012, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 12 de abril de 2012 se inicia el período de consultas a organismos y entidades. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante la fase, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

| Consultados | Respuesta |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente | – |
| Confederación Hidrográfica del Miño-Sil del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente | X |
| Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León | X |
| Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León | – |
| Dirección General de Ordenación del Territorio y Administración Local de la Consejería de Presidencia de la Junta de Castilla y León | – |
| Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León | – |
| Ayuntamiento de Borrenes | X |
| Ayuntamiento de Cacabelos | X |
| Ayuntamiento de Carracedelo | – |
| Ayuntamiento de Carucedo | – |
| Ayuntamiento de Corullón | X |
| Ayuntamiento de Sobrado | – |
| Ayuntamiento de Toral de los Vados | X |
| Ayuntamiento de Villafranca del Bierzo | X |
| SEO/Birdlife | – |

| Consultados | Respuesta |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Ecologistas en Acción de Castilla y León | – |
| Asociación para el Estudio y la Protección de la Naturaleza URZ | – |

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

La Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, señala que, desde el punto de vista de protección del medio hídrico, la única afección que podría revestir importancia sería la producida por los sedimentos, aceites, grasas y otros residuos consecuencia de la actividad, al ser arrastrados por las aguas pluviales durante la fase de obra y de explotación, pudiendo afectar al régimen y a la calidad de las aguas. Por ello, establece las siguientes medidas preventivas, que podrían completarse con otras con carácter previo a la autorización de las obras:

En cuanto a las aguas pluviales, se deberán disponer unos canales perimetrales que bordeen el recinto de la obra, al objeto de impedir que las aguas de escorrentía procedentes del exterior de la actividad se mezclen con las aguas del interior del recinto.

Se deberán recoger las aguas pluviales del interior del recinto, mediante un sistema de saneamiento de pluviales interponiendo un sistema de decantación y un separador de hidrocarburos previo a su vertido al dominio público hidráulico, debiendo obtenerse la autorización de vertido correspondiente ante este Organismo de cuenca.

Se deberá hacer una previsión del volumen de tierra retirado e indicar destino y medidas correctoras a adoptar para la no afección al dominio público hidráulico debido a los arrastres.

Por último, señala que las cortas de árboles, obras, captaciones de aguas y de los posibles vertidos de aguas residuales, que afecten al dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía, y previo al inicio de la actividad, se someterán en todo caso a los procedimientos previstos en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril (modificado por R.D. 606/2003, de 23 de mayo).

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León, manifiesta que el documento ambiental no permite una adecuada valoración de los impactos derivados del sobrevuelo de las aeronaves sobre las figuras con normativa de protección específica en la zona de influencia del aeródromo, por lo que deberá modificarse el proyecto en esos aspectos. Asimismo informa que si el vallado previsto se encuentra incluido en el punto 1.5 del anexo IV de la Ley 11/2003, de 8 de abril, de Prevención Ambiental de Castilla y León, vallados cinegéticos o de otro tipo que impidan la libre circulación de la fauna silvestre, con longitudes superiores a 2.000 metros, el proyecto ha de someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Los Ayuntamientos de Cacabelos y Borriones manifiestan que no prevén la existencia de impactos significativos si se adoptan las medidas preventivas y correctoras previstas en el documento ambiental. El Ayuntamiento de Toral de los Vados informa en este mismo sentido y añade como medidas correctoras las que considere la Junta de Castilla y León, ya que la actividad solicitada está sujeta a autorización de uso excepcional previa a la licencia urbanística, conforme al procedimiento de los art. 306-308, mediante el cual deben evaluarse las circunstancias de interés público que justifiquen la autorización de uso excepcional e imponerse las cautelas que procedan.

El Ayuntamiento de Corullón solicita que se concreten las zonas que se verán afectadas por el sobrevuelo de las avionetas, así como los itinerarios y horarios en que tales actividades se van a llevar a cabo.

El Ayuntamiento de Villafranca del Bierzo informa que el proyecto se emplaza fuera del ámbito de las vigentes Normas Urbanísticas del municipio, que no presenta ninguna

incidencia ambiental negativa sobre el término municipal, y que resultaría conveniente su ejecución en orden a la posible contribución a su dinamización turística.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis realizado, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicitó al promotor, con fechas 21 de junio y 25 de julio de 2012, que ampliara y completara la documentación aportada mediante la concreción de diversos extremos. El promotor remite información complementaria, concretando algunos de dichos extremos, con fechas 5 y 31 de julio de 2012, respectivamente.

Del análisis de toda la documentación recibida (documento ambiental y documentación complementaria con subsanaciones) se desprendían incongruencias en los datos y descripciones aportados. Por ello, con fecha 10 de septiembre de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicita al promotor que integre toda la información técnica y ambiental en un nuevo y único documento ambiental subsanado, para constancia en el expediente, y su remisión a los organismos que solicitaron la ampliación o modificación de la información. Con fecha 26 de octubre de 2012, se recibe el documento ambiental subsanado, que pasa a integrar la versión final del proyecto, y es sobre la que versa la decisión de evaluación.

El 9 de octubre de 2012, se recibe, procedente del Ayuntamiento de Corullón, un escrito en el manifiesta su conformidad con las modificaciones llevadas a cabo en el proyecto.

Con fecha 12 de noviembre de 2012, se remite a la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, de la Junta de Castilla y León el nuevo documento ambiental, que incorpora, entre otras, las modificaciones señaladas por este organismo en el trámite de consultas previas, y se reitera la consulta. En su contestación, de 10 de diciembre de 2012, este organismo informa que el proyecto no causará afección considerable y no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, ya que en el documento ambiental subsanado se establecen como zonas de exclusión de vuelo las ZEPAs Sierra de los Ancares (ES4130010) y Montes Aquilianos (ES4130022), así como el LIC Sierra de la Encina (ES4130038), y otras medidas correctoras. Indica también que, no obstante, se deberá instalar alambre liso como hilo superior del cerramiento.

3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, 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 del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª 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. El proyecto, como se ha descrito en el apartado 1 de esta resolución, comprende la construcción de una pista de vuelo, pista de rodadura, plataforma de estacionamiento, hangares, una pequeña caseta para zonas comunes y recepción, y un aparcamiento de vehículos. No se prevé la construcción de acometidas para la dotación de servicios, ni de depósitos para almacenar el combustible.

El uso de la instalación será de recreo y, por tanto, las actividades se realizarán los días con buena climatología y festivos. Las operaciones serán visuales y en horario de orto a ocaso, estando restringido el vuelo nocturno. Está previsto que el campo de vuelo se utilice, de manera regular, por unas 10 aeronaves como máximo, recibiendo, de manera ocasional, la visita de aeronaves similares provenientes de otras instalaciones. Se estima un volumen de operaciones anuales del orden de 500, lo que supone 1 o 2 movimientos de aeronaves diarios, con picos eventuales de actividad de 6 o 7 operaciones /día.

El tipo de aeronaves que hará uso de la instalación serán ultraligeros, es decir, aviones de menos de 450 kg. Dada las características de la pista, longitud y tipo de firme, no podrá ser usada por aeronaves de mayor tamaño utilizadas para otro tipo de actividades como extinción de incendios o salvamento. Destacar que la altitud normal de

vuelo de estas aeronaves en crucero está entre los 100 y 300 metros sobre el nivel del terreno.

Las actuaciones proyectadas no suponen un aumento en la utilización de los recursos naturales, ni se prevé una generación significativa de residuos, restringiéndose este particular a los escombros durante la fase de construcción, debido a los movimientos de tierra para nivelar la parcela. Asimismo, la ejecución del proyecto no supondrá un incremento significativo de la contaminación (lumínica, emisiones de partículas y gases), de residuos, ni del riesgo de accidentes, salvo los vertidos accidentales, que podrían dar lugar a episodios puntuales de contaminación edáfica, y un aumento de los niveles sonoros.

Ubicación del proyecto. La zona de actuación está localizada al oeste del término municipal de Toral de los Vados, cercana al casco urbano, en la comarca de El Bierzo, provincia de León, y dista aproximadamente 350 metros del cauce fluvial del río Burbia, que tributa sus aguas al río Sil.

Dada la orientación de la pista (04º-22º) no se sobrevuela ningún núcleo urbano en los movimientos de aproximación y despegue, sólo se obliga a pasar por encima de los límites del polígono industrial de Toral de los Vados en la aproximación por el sur.

En el término municipal las pendientes máximas oscilan entre el 3 y el 10%. La zona de actuación aparece muy antropizada por la cercanía del área urbana de Toral de los Vados y las infraestructuras adyacentes (carreteras, caminos rurales, áreas industriales). El aeródromo se ubican sobre terrenos baldíos, que carecen desde hace años de algún tipo de usos, apareciendo en la parcela ejemplares de la especie Pino Insignis, para cuya tala el promotor tiene formulada solicitud de aprovechamiento en montes en régimen privado ante la Consejería de Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León (incluida en el anexo II del documento ambiental), y en las proximidades del aeródromo existen zonas de cultivo de vid.

Las actuaciones proyectadas no se encuentran en Red Natura 2000. Sin embargo, en el entorno del proyecto se localizan los siguientes espacios de la citada Red, al sur:

Lugar de importancia comunitaria (LIC) Ribera del río Sil y afluentes (ES4130076, a unos 2,5 km.

LIC y ZEPA Sierra de la Encina de la Lastra (ES4130038) y (ES1130009), a unos 8 km.

LIC Montes Aquilianos y Sierra del Teleno (ES4130117) y ZEPA Montes Aquilianos (ES4130022), a unos 7 km.

Y al norte: LIC y ZEPA Sierra de los Ancares ES4130010, a unos 11 km de la zona de actuación.

Otros espacios protegidos próximos a la zona de influencia del campo de vuelo son:

Las Médula (Monumento Nacional), a unos 11 Km al sur.

Sierra de los Ancares (Plan de Espacios Naturales), a unos 11 Km al norte.

Características del potencial impacto. Durante la fase de obras, las actuaciones proyectadas producirán un impacto en la atmósfera, debido principalmente a la pequeña alteración de la calidad del aire, por las emisiones de partículas y contaminantes gaseosos, y al incremento de los niveles sonoros, derivado de la maquinaria necesaria para los pequeños movimientos de tierra que han de realizarse para nivelar la parcela de actuación.

Por este motivo, el promotor ha previsto que se llevará a cabo un programa de mantenimiento de la maquinaria que asegure el cumplimiento de los niveles de emisión estipulados por el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, así como las disposiciones contenidas en el Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido. Asimismo, se ha previsto realizar riegos siempre que se estime probable la aparición de polvo.

El acondicionamiento del terreno para la ejecución de las infraestructuras del campo de vuelo supondrá una alteración del suelo, debido principalmente a los movimientos de tierras para la nivelación de la pista. El promotor informa que, previamente al inicio de las obras, se realizará un replanteo y jalonamiento de las zonas de actuación y señalización de sus límites, y se creará una zona para la maquinaria correctamente acondicionada. En aquellos lugares donde se realicen movimientos de tierra, se procederá a retirar la capa superior de tierra vegetal, que se almacenará convenientemente para su uso posterior en la restauración de los daños producidos por las obras. Los restos procedentes de excavaciones se emplearán en el firme de los caminos y en la plataforma de las pistas, evitándose en lo posible que se produzcan sobrantes, si esto sucediese se entregarán a gestor autorizado. Respecto a la no afección al Dominio Público Hidráulico debida a los arrastres, se estará a lo que establece la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil en su informe.

Asimismo, conforme a lo indicado por el Organismo citado anteriormente, se deberán disponer unos canales perimetrales que bordeen el recinto de la obra, al objeto de impedir que las aguas de escorrentía procedentes del exterior de la actividad se mezclen con las aguas del interior del recinto.

Para prevenir posibles afecciones por vertidos peligrosos se procederá de acuerdo con un protocolo de manejo de los mismos, según la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y se llevará a cabo un programa de mantenimiento de los equipos que garanticen su óptimo rendimiento.

Los impactos sobre la vegetación se centran especialmente en los procesos de desbroce, movimientos de tierra, acondicionamiento del camino de acceso, transporte de materiales de construcción, circulación y funcionamiento de la maquinaria de obra. El promotor indica que se minimizarán al máximo todos los desbroces y eliminación de vegetación existente. También se jalonará la vegetación circundante a la zona de obras antes del desbroce, teniendo especial cuidado en aquellas zonas en las que pudieran existir especies sensibles. Los acopios de tierra vegetal deberán ser controlados para mantener sus características en óptimas condiciones para su utilización en operaciones de restauración. Por otro lado, se replantarán los pinos jóvenes afectados por el movimiento de tierras en el lugar de la parcela donde no obstaculicen el correcto funcionamiento de las instalaciones.

La fauna puede verse afectada temporalmente, durante la fase de obras, por las molestias que supone el movimiento de vehículos por la zona, el incremento de ruidos y en general el aumento de presencia humana. El promotor ha previsto que las obras, movimientos de maquinaria y tierras se reduzcan al mínimo para disminuir los posibles impactos sobre la fauna. Para ello, se recomienda no efectuar movimientos de tierras ni desbroces en el período de mayor sensibilidad de la fauna.

En cuanto al patrimonio cultural, además de atender las prescripciones que establezcan los organismos competentes, si durante la ejecución de las obras apareciesen restos históricos, arqueológicos o paleontológicos, se paralizarán las obras en la zona afectada, procediendo el promotor a comunicar el hecho a la Administración.

En la fase de explotación los impactos derivarán del funcionamiento de las aeronaves ultraligeras.

Uno de los impactos esperados será la emisión de ruido. Las fuentes de contaminación sonora se asocian a las maniobras de acercamiento y despegue de las aeronaves, así como al tránsito de vehículos de servicio y usuarios. Las aeronaves utilizadas en el campo de vuelo producen unas emisiones de ruido de 65 dB(A) en potencia máxima de despegue. Para minimizar las posibles afecciones se realizará un mantenimiento correcto de los aviones, realizando controles bimestrales sobre el reglaje de los motores, e instalando dispositivos silenciadores si fuera necesario. Se garantizará que todos los vehículos de servicio cumplan con los niveles de emisión estipulados por la normativa vigente.

Durante el funcionamiento del aeródromo se identifica el riesgo de colisión de la avifauna con las aeronaves. No obstante, este riesgo se reduce por el bajo nivel de operatividad del aeródromo y, dado el pequeño tamaño de los aviones, por la menor velocidad en las operaciones de despegue y acercamiento. El promotor indica que se han

definido unas zonas de exclusión de vuelo, donde las aeronaves no podrán operar, utilizando como parámetro la presencia de aves de vuelo bajo y medio que podrían verse afectadas. Las zonas de exclusión elegidas coinciden con las siguientes superficies: LIC Sierra de la Encina de la Lastra (ES4130038), LIC Montes Aquilanos y Sierra del Teleno (ES4130017) y la ZEPA Sierra de los Ancares (ES4130010).

Por otro lado, para favorecer el movimiento de la fauna terrestre, se instalará un vallado perimetral de tipo cinegético con alambres de acero. El hilo superior deberá ser de alambre liso, tal como indica la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, de la Junta de Castilla y León, en su informe de 10 de diciembre de 2012.

Según la cartografía aportada por el promotor, las aeronaves no sobrevuelan ningún núcleo urbano en los movimientos de aproximación y despegue, solo se obliga a pasar por encima de los límites del polígono industrial de Toral de los Vados en la aproximación por el sur.

El documento ambiental indica que la recogida de aguas superficiales se realizará mediante cunetas en tierra, diseñando las pendientes del campo de vuelo de forma que las aguas sigan vertiendo en las mismas direcciones en las que lo hacen actualmente. Conforme a lo indicado por la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, se deberán recoger las aguas pluviales del interior del recinto mediante un sistema de saneamiento de pluviales, interponiendo un sistema de decantación y un separador de hidrocarburos previo a su vertido al dominio público hidráulico, debiendo obtenerse la autorización de vertido correspondiente ante el Organismo de cuenca. Por otro lado, se realizarán limpiezas periódicas de la pista con el fin de eliminar posibles restos de aceite o combustible.

De cara a la afección del suelo derivada de un posible vertido accidental de residuos peligrosos, principalmente aceites e hidrocarburos, se incluye un plan de gestión de dichos residuos, con recogida, almacenamiento en bidones correctamente identificados, y retirada por la empresa RECICAS.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio 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, no es previsible que el proyecto Campo de vuelo Toral de los Vados para aeronaves ultraligeras (ULM), T.M. de Toral de los Vados (León), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente propuesta de Resolución, así como todos aquellos que se establezcan en las preceptivas autorizaciones, a obtener de los correspondientes Organismos competentes, con carácter previo a la ejecución de las obras y puesta en explotación de la actividad, 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 hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra esta Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer potestativamente recurso de reposición ante esta Secretaría de Estado, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad 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 bien recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 8 de febrero de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

CAMPO DE VUELO TORAL DE LOS VADOS PARA AERONAVES ULTRALIGERAS (ULM), TORAL DE LOS VADOS (LEÓN)

