

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

9121 *Resolución de 1 de agosto de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Campo de vuelo de ULM en Almendralejo, Badajoz.*

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 de ULM en Almendralejo (Badajoz) 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. *Promotor y órgano sustantivo. Objeto, descripción y localización del proyecto*

El promotor del proyecto es la Asociación Sociedad Recreativa Aero-Club Ala VI y el órgano sustantivo, la Agencia estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es obtener la autorización del campo de vuelo de ultraligeros existente El Molinillo, cuyas instalaciones se encuentran construidas desde 2005.

La evaluación de impacto ambiental constituye una técnica preventiva que introduce la variable ambiental en la toma de decisiones sobre los proyectos con incidencia en el medio ambiente. No obstante, la comunicación a la Dirección General de Aviación Civil de que se debían incluir dentro del procedimiento de decisión de evaluación de impacto ambiental a las superficies terrestres autorizadas denominadas como Campo de Vuelos para aeronaves ultraligeras (ULM), se realizó mediante oficio de la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de 25 de abril de 2006. Por ello, es a partir de dicha fecha y conforme establece el artículo 3 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, cuando se considera aclarado que todos los proyectos de construcción de campos de vuelos de ultraligeros y sus modificaciones o ampliaciones deben someterse a los procedimientos establecidos en las Secciones 1.ª o 2.ª del Capítulo II de la referida Ley, salvo los que se lleven a cabo en las comunidades autónomas que tengan transferidas las competencias en materia de aeródromos.

Por otra parte, el informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio de 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados, considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

Por todo lo anterior y, dado que las instalaciones están construidas, la evaluación ambiental del Campo de vuelo de ULM en Almendralejo (Badajoz) se centrará en su explotación.

El campo de vuelo El Molinillo se encuentra en el término municipal de Almendralejo (Badajoz), en el punto kilométrico 644+200 de la carretera nacional N-630, coincidiendo con las coordenadas geográficas 38° 44.328' N/ 07° 23.421' W.

Las instalaciones consisten en una pista de despegue y aterrizaje sin asfaltar y de tierra compactada de 200 m de longitud y 30 m de anchura y con orientación 110°- 290° y una nave/hangar desmontable, que serán utilizadas por 5 aeronaves que volarán los fines de semana y días festivos, entre las 8:00 h y el crepúsculo civil vespertino.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 6 de febrero de 2013, tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), el documento ambiental del Campo de vuelo de ULM en Almendralejo (Badajoz).

Con fecha 20 de marzo de 2013, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural remitió el documento ambiental a las administraciones, personas e instituciones previsiblemente afectadas para iniciar el periodo de consultas, dando un plazo máximo para remitir las contestaciones de treinta días hábiles desde la recepción del documento.

En la tabla adjunta se presenta la relación de organismos consultados, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y Recursos de Extremadura – ADENEX.	
Ayuntamiento de Almendralejo.	X
Ayuntamiento de Torremejía.	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana.	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura.	–
Dirección General de Transporte, Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo de la Junta de Extremadura.	X
Diputación Provincial de Badajoz.	–
Ecologistas en Acción de Extremadura.	–
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	–
SEO/Birdlife.	–
Subdelegación del Gobierno en Badajoz.	X
WWF/Adena.	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las respuestas se resumen a continuación:

El Ayuntamiento de Almendralejo emite un informe favorable al proyecto en relación con las condiciones ambientales del proyecto de competencia municipal.

El Ayuntamiento de Torremejía no se considera competente para emitir informe sobre el proyecto.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana señala que la actividad proyectada no ocupa el dominio público hidráulico del Estado, pero que todas las instalaciones deben proyectarse fuera de la zona de servidumbre, es decir, a una distancia mínima de 5 m del borde del cauce. En cuanto al sistema previsto para la canalización de las aguas pluviales, indica que el Texto Refundido de la Ley de Aguas permite al propietario de una finca

aprovechar las aguas pluviales y las estancadas dentro de sus linderos sin más limitaciones que las que establece la Ley y las que se deriven del respecto a los derechos de terceros y de la prohibición del abuso del derecho. Finalmente, sobre los vertidos al dominio público hidráulico señala que, al objeto de garantizar la no afección a las aguas subterráneas, se deberán cumplir las siguientes condiciones: el depósito para el almacenamiento de aguas residuales se ubicará a más de 40 m de cualquier pozo; se debe garantizar la completa estanqueidad de la fosa séptica prevista para las aguas residuales de origen humano, para lo que se debe tener el correspondiente certificado suscrito por un técnico competente a disposición de los organismos encargados de velar por la protección del medio ambiente; en la parte superior del depósito se debe instalar una tubería de ventilación al objeto de facilitar la salida de gases procedentes de la fermentación anaerobia; y el depósito debe ser vaciado por un gestor de residuos debidamente autorizado, con la periodicidad adecuada para evitar su rebosamiento. A tal efecto, debe tener a disposición de los organismos encargados de velar por la protección del medio ambiente la documentación que acredite la recogida y destino de las aguas residuales acumuladas en el depósito y comunicar a dichos organismos cualquier incidencia que pueda ocurrir.

El área de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno en Badajoz considera que el proyecto es ambientalmente viable, aunque estima conveniente que se detallen mejor las medidas destinadas a corregir los posibles efectos negativos sobre las aves en la fase de explotación.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía señala que, si bien el proyecto no se ubica dentro de Red Natura 2000, a unos 6 Km al noreste se encuentra la ZEPA Sierras Centrales y Embalse de Alange y a 6 Km al sur se encuentra la ZEPA colonia de cernícalo primilla de la Iglesia de la Purificación. Así mismo, señala que se deberán cumplir las siguientes condiciones: la construcción deberá ceñirse a lo establecido en las normas subsidiarias de planeamiento municipal en función del tipo de suelo y las características de la parcela; deberán realizarse plantaciones de matorral arbustivo autóctono (tales como madroños, retamas, coscoja, charneca, adelfa, atarfes, etc.) en las zonas húmedas para disminuir el impacto visual generado; en el uso de la parcela se deberá evitar la utilización de herbicidas o métodos abrasivos y se recomienda el aprovechamiento al diente o la utilización de métodos físicos (labores o desbroces) fuera del periodo comprendido entre el 15 de abril y el 15 de julio; y se evitará en sobrevuelo y la realización de vuelos rasantes sobre las ZEPA y las zonas de cría de las especies de aves presentes (aguilucho cenizo, cernícalo primilla, alcaraván, sisón y avutarda) durante las fechas comprendidas entre el 15 de febrero y el 15 de julio para evitar molestias a dichas especies durante su periodo reproductor. Finalmente indica que sería conveniente contemplar en el proyecto la integración de la totalidad de las infraestructuras, instalaciones o construcciones en el entorno, especialmente los acabados de las naves y sus cubiertas, las cuales se recomienda que sean de teja árabe o de chapa de color rojo mate o verde.

Por su parte, la Dirección General de Transportes, Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo indica que, según la Ley 15/2011, de 14 de diciembre, del suelo y ordenación territorial de Extremadura, es preceptiva la calificación urbanística para la implantación de cualquier uso o edificación no vinculado a la explotación agrícola o forestal en suelo no urbanizable. El suelo donde se pretende ubicar el campo de vuelo de ULM está calificado como suelo no urbanizable común en el Plan General de Ordenación Urbana de Almendralejo y la calificación urbanística le corresponde al municipio, que se pronunciará sobre ella en el procedimiento del otorgamiento de la licencia. Por otra parte, a efectos de ordenación del territorio no se detecta afección sobre ningún plan territorial aprobado.

Una vez realizadas las consultas y antes de determinar si el proyecto debía someterse o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la Sección 1.ª del texto refundido citado, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural consideró necesario aclarar determinada información relativa al proyecto, por lo

que, con fecha 16 de mayo de 2013, se solicitó a la AESA que requiera a la Asociación Sociedad Recreativa Aero-Club Ala VI para que aportara la fecha de construcción del hangar y del resto de instalaciones asociadas al aeródromo, así como los documentos acreditativos del resto de trámites realizados tanto en el Ayuntamiento como en la Junta de Extremadura. La documentación solicitada se recibió en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente con fecha 2 de julio de 2013.

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.

a) **Características del proyecto.** Las instalaciones asociadas al campo de vuelo consisten en una pista de despegue y aterrizaje sin asfaltar y de tierra compactada de 200 m de longitud y 30 m de anchura y con orientación 110°-290° y una nave/hangar desmontable subdividida interiormente en 6 compartimentos de los que uno estará destinado a club social.

En cuanto a la utilización de recursos naturales, el aeroclub no necesita concesión de aguas porque para el uso y mantenimiento de las instalaciones necesita muy poca cantidad de agua. El hangar cuenta con un sistema de canalización de aguas pluviales que son dirigidas a un depósito de 3000 litros de capacidad y es esta agua de lluvia la que es utilizada para el uso y mantenimiento de las instalaciones. En caso de que fuera necesario recargar el depósito de agua, se desplazaría hasta el campo de vuelo un camión cisterna.

Tampoco se ha solicitado autorización de vertido puesto que el único vertido que se prevé es el del aseo y éste cuenta con fosa séptica estanca. No se realiza ninguna recogida de las aguas de escorrentía procedentes de la pista de vuelo.

No se prevé la instalación de depósitos de combustible puesto que las aeronaves utilizan gasolina sin plomo y se recargan mediante garrafas por los propietarios. El suministro de la energía eléctrica se realizará mediante 6 paneles fotovoltaicos instalados en la cubierta superior del hangar.

En cuanto a la generación de residuos, los residuos que se pueden generar como resultado del funcionamiento del campo de vuelo son residuos asimilables a urbanos y aceites usados de las aeronaves. El hangar dispone de papeleras para la recogida de residuos asimilables a urbanos. Cada propietario se encarga de vaciarlas y llevarse los residuos para depositarlos en contenedores adecuados. Los aceites usados se gestionan de acuerdo a la normativa de residuos vigente.

Como medidas de prevención de incendios, el hangar cuenta con varios extintores móviles de polvo polivalente y mantas ignífugas.

Existe un vallado perimetral de 1,5 m de altura y sin espinos que cierra la parcela.

Para el mantenimiento de la pista de despegue y aterrizaje y del resto de instalaciones no se utilizará herbicida. El aeroclub dispone de una máquina corta césped y una compactadora por si fuera necesario su uso. Además, al ser la pista de tierra compactada el crecimiento de herbáceas no es muy abundante.

En cuanto a las operaciones a realizar, el Aeroclub-Ala VI no realiza ni prevé realizar en sus instalaciones actividades de escuela de vuelo. Las cinco aeronaves pertenecientes al aeroclub volarán los fines de semana y días festivos, entre las 8:00 y el crepúsculo civil vespertino (vuelo visual diurno). Para operaciones fuera de dicho horario y con carácter excepcional se requerirá coordinación expresa con el control de la Base Aérea de Talavera La Real y dicha coordinación nunca será autorizada entre las 8:00 y las 15:00 horas local los días laborables.

Para coordinar las actividades aeronáuticas entre el campo de vuelo y la Base Aérea de Talavera La Real se ha aprobado la Carta Operacional n.º 1, en ella se establecen las

restricciones de horario y las coordinaciones necesarias de operación, así como una zona normal de operaciones consistente en un círculo de 2 NM de radio centrado en el campo de vuelo y los límites verticales que serán desde la superficie del terreno hasta una altura de 300 m (1000 pies) sobre el nivel del terreno.

Las aeronaves a utilizar serán las siguientes, todas dentro de la categoría de ultraligeros:

Modelo	Motorización	Velocidad	Altura	Autonomía	Nivel sonoro	Nivel sonoro en vuelo	N.º de aviones
PIPER SPORT	Rotax 912 S 100 Hp	190 km/h	300 m	6 horas	85 dB	55 dB	1
BRM LAND ÁFRICA	Rotax 912 ULS 80 Hp	150 km/h	300 m	4 horas	85 dB	55 dB	1
RANS S 12 XL	Rotax 582 65 Hp	120 km/h	300 m	3 horas	75 dB	45 dB	1
P. 92 ECHO 80 CV	Rotax 80 CV	140 km/h	300 m	4.5 horas	80 dB	60 dB	1
STORM-CENTURI	Rotax 100 CV	215 km/h	300 m	5 horas	80 dB	70 dB	1

El mantenimiento de las aeronaves se realizará en los hangares siempre que sea posible, ya que cuentan con solera impermeabilizada que evitaría el paso de sustancias al suelo si se produjera un vertido accidental. En caso contrario, se llevaría la aeronave a un taller especializado. Si en dicho mantenimiento se produjeran residuos peligrosos, se gestionarán de acuerdo con la normativa vigente.

En el caso de que aeronaves procedentes de otras instalaciones aeronáuticas soliciten permiso para utilizar la pista, esta utilización sería temporal y puntual, no pudiendo estacionarse en los hangares del club ni hacer otro uso más allá del aterrizaje y despegue.

b) Ubicación del proyecto. El campo de vuelo se encuentra en el término municipal de Almendralejo (Badajoz), en el punto kilométrico 644+200 de la carretera nacional N-630, coincidiendo con las coordenadas geográficas 38° 44.328' N/ 07° 23.421' W.

La zona ya se encuentra habilitada para ser utilizada como campo de vuelo, por lo que no es necesario realizar ninguna actuación de acondicionamiento. El Ayuntamiento de Almendralejo ha certificado la compatibilidad urbanística de la localización actual para el ejercicio de la actividad de campo de vuelos y la Base Aérea de Talavera la Real ha indicado la no inconveniencia de la realización de vuelos con aviones ultraligeros en este lugar.

En cuanto a la fragilidad y capacidad de carga del medio natural existente en el entorno del campo de vuelos, el documento ambiental indica que la vegetación potencial de la zona se corresponde con encinares mesomediterráneos basófilos. Sin embargo, la acción conjunta del clima y de la actividad humana ha modificado la cubierta vegetal de la zona y los usos del suelo, por lo que actualmente en el entorno del campo de vuelos predominan los cultivos extensivos de vid, olivo y cereales en secano y, en menor medida, de olivo y girasol en regadío.

Las actuaciones previstas no coinciden espacialmente con ningún espacio natural protegido, con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ni con ninguna Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Tampoco se desarrollarán sobre ningún hábitat de interés comunitario con código UE ni sobre Área Importante para las Aves (IBA) alguna. Los espacios más próximos al campo de vuelo son la ZEPA Iglesia de la Purificación, con código ES0000331, que se encuentra aproximadamente a 6 Km, la ZEPA Sierras Centrales y Embalse de Alange, con código ES0000334, a unos 6,5 Km y la IBA n.º 277 Alange, a una distancia aproximada de 3.200 m.

El paisaje del entorno se caracteriza por ser eminentemente agrícola, destacando por sus tierras de labor de cereales, olivares y viñedos.

c) Características del potencial impacto. Puesto que no es necesario realizar ninguna obra ni acondicionamiento de las instalaciones, los únicos impactos que se pueden generar son los derivados de la utilización del aeródromo y de la operación de las aeronaves ultraligeras.

Del análisis de impactos presentado en el documento ambiental se extrae que todos los impactos que se puedan generar en el entorno por la actividad del campo de vuelo son compatibles, por ser puntuales, simples y reversibles. Los principales impactos analizados se describen a continuación:

Los impactos sobre la calidad del aire pueden producirse por la emisión de partículas de polvo y por la emisión de ruidos por el uso de las aeronaves. No obstante, el poder de emisión de partículas y de ruido de las aeronaves que operarán en el aeródromo es de escasa magnitud (similar al producido por un automóvil) y además es disperso, temporal y discontinuo. Para garantizar los niveles mínimos de emisiones de partículas y ruidos, las aeronaves serán revisadas periódicamente. El nivel de emisión de contaminantes a la atmósfera no superará los niveles contemplados en el anexo IV (niveles de emisión en la atmósfera para las principales industrias) del Decreto 833/75, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del medio ambiente atmosférico.

No se producirá contaminación lumínica puesto que el aeródromo no funcionará durante la noche.

La calidad del agua podría disminuir si se produjera algún vertido accidental, pero se considera que no hay focos de vertido puesto que todas las aguas negras son almacenadas en una fosa séptica estanca, gestionada por un gestor autorizado.

La calidad del suelo, podría verse alterada por posibles vertidos accidentales de las aeronaves, tales como aceites, combustibles, etc. Para evitar dicho impacto, las labores de mantenimiento se realizarán siempre en el interior del hangar, que cuenta con solera impermeable para impedir la penetración de contaminantes en el suelo.

Los residuos sólidos urbanos que se generen se dispondrán en contenedores hasta su posterior traslado a un vertedero controlado, conforme a su normativa específica. Si se generan residuos clasificados como peligrosos, como es el caso de los aceites usados, se cumplirán las normas establecidas para su almacenamiento. La gestión de los residuos peligrosos se realizará por empresas autorizadas por el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

No se detectan impactos sobre la vegetación debido a las características de la finca, sin embargo el promotor se compromete a respetar la vegetación natural existente, con objeto de no modificar las características ambientales de la zona.

En cuanto a la fauna, se estima que, durante la explotación del aeródromo, el tránsito de los ultraligeros puede afectar negativamente a las aves. Sin embargo, el campo de vuelo no se localiza en un área rodeada de zonas protegidas para la avifauna de gran importancia para la región.

Respecto al paisaje, el campo de vuelos se encuentra en un entorno muy antropizado por la presencia de una carretera, una autovía, una central de transferencia de residuos sólidos urbanos, etc., lo que hace que sus instalaciones se encuentren en cierta medida integradas. A esto hay que añadir que el hangar no se encuentra pintado en colores llamativos, por lo que no produce impacto visual.

Tampoco se identifica en el documento ambiental impacto sobre el patrimonio arqueológico, ni sobre las vías pecuarias próximas.

En cuanto al riesgo de incendios o de accidentes, se prestará especial atención al manejo de equipos que puedan provocar incendios, disponiendo de los medios de control adecuados. Se prestará especial atención al manejo de los equipos que puedan provocar incendios, disponiendo de los medios de control adecuados. Se dotará a las instalaciones y a los ultraligeros de los equipos necesarios para la extinción de los posibles incendios ocasionados en las infraestructuras asociadas al Club de vuelo, como extintores y mantas ignífugas.

En relación con el Plan de Lucha contra los Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Extremadura (INFOEX), los miembros del club informarán inmediatamente al servicio de emergencias en caso de visualizar algún incendio.

Para realizar nuevas instalaciones en el aeroclub deberá contarse con todas las pertinentes autorizaciones correspondientes a cada materia.

Durante el funcionamiento del Aero-Club Ala VI se realizará un seguimiento ambiental con el que se verificará que se respetan las rutas fijadas en el circuito de tráfico para el despegue y el aterrizaje y el cumplimiento de los valores límite de inmisión de ruido. Además, se realizará un seguimiento de la afección del aeródromo sobre las aves mediante el registro de las colisiones ocurridas y se controlará el uso del espacio y los posibles cambios de comportamiento y evolución de las poblaciones locales de aves que puedan verse afectadas.

Al finalizar las actividades se dejará el terreno en su estado original, realizando un desmantelamiento adecuado de todas las instalaciones y retirando los escombros a vertedero autorizado.

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 de ULM en Almendralejo (Badajoz), 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 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, 1 de agosto de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

