

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

13795 *Resolución de 17 de diciembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Nuevo puente de La Gaznata, N-403, término municipal de El Barraco (Ávila).*

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 de construcción nuevo puente de La Gaznata, N-403, término municipal de El Barraco (Ávila), se encuentra encuadrado en el artículo 3, apartado 2.b), de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, por estar las actuaciones situadas dentro de un espacio de Red Natura 2000, la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Pinares del Bajo Alberche, además de estar contemplado en el anexo II, apartado 9.k), de la citada Ley.

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 supresión del estrechamiento del puente de La Gaznata en la carretera N-403 de Toledo a Valladolid en torno al P.K. 100, sobre una de las colas del embalse de El Burguillo, mediante la construcción de un nuevo puente, al norte del actual. Éste es de un único carril de circulación, no permitiendo el cruce simultáneo de dos vehículos. El nuevo puente permitirá un nuevo cruce con una plataforma suficientemente ancha para alojar dos carriles de circulación y sus correspondientes arceles.

El proyecto comprende el puente y los tramos de acceso al puente, así como la reposición de los caminos existentes. La longitud total en la que se modifica el trazado de la actual N-403 es de 0,94 Km. En el extremo occidental el nuevo trazado de la N-403 se apoya en la calzada actual a lo largo de 280 m, discurriendo a continuación algo más de 100 m en terraplén hasta el estribo 1. En la otra margen del embalse, la traza se desarrolla en desmonte hasta el p.k. 0+660, donde vuelve a apoyar en la calzada de la actual carretera nacional, desmontando solo en la margen izquierda entre los pp.kk. 0+720 al 0+940. En esta margen, la oriental, se ha modificado la conexión con el antiguo trazado que permitía el giro a la izquierda desde el puente existente en dirección oeste, desarrollando una solución análoga en la otra margen.

Tanto el diseño del puente como el método constructivo del mismo se ha modificado a lo largo de la tramitación ambiental (ver apartado 2). El proyecto definitivo, posterior a las consultas y objeto de la presente resolución, es un viaducto hiperestático de hormigón retensado con un tramo central mixto, de 210 m de longitud total y luces de 40+120+50 m. La plataforma del tablero tiene una anchura total de 11,20 m (dos carriles de 3,50 m cada uno, arceles laterales de 1,50 m y sendas barreras metálicas de 0,60 m). La altura de las

pilas es de unos 15 m, su cimentación es directa en roca. La parte inferior del tablero se sitúa por encima de la cota 730,10 m. El sistema constructivo del puente es de avance en voladizo a partir de las pilas, ensamblándose la parte central metálica una vez finalizada la parte de hormigón.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento es el promotor y el órgano sustantivo del proyecto.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 5 de noviembre de 2012, la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remite a la Subdirección de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el documento ambiental del proyecto, al objeto de determinar la necesidad de someterlo a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Con fecha 3 de diciembre de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicitó al promotor la subsanación del documento ambiental, indicando que el proyecto se considera incluido en el anexo I, apartado 9.d), de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, al estar encuadrado en el anejo II, apartado 9.k), de la citada Ley, y en el Anexo III.g) de la Ley 11/2003, de 14 de abril, de Prevención Ambiental de Castilla y León. El 19 de diciembre de 2012 se recibe el documento subsanado.

Con fecha 23 de enero de 2013, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a los siguientes organismos y administraciones:

Consultados	Respuesta recibida
Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	X
Subdelegación del Gobierno en Ávila	X
Diputación Provincial de Ávila	
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León	-
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	X
Dirección General de Arquitectura y Urbanismo 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 la Presidencia de la Junta de Castilla y León	
Ayuntamiento de El Barraco	X
Gredos Verde	-
Ecologistas en Acción de Castilla y León	-
Ecologistas en Acción Cantueso	-

De las respuestas recibidas cabe destacar lo siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Tajo indica la afección al dominio público hidráulico (DPH), la necesidad de garantizar el paso de avenidas y una serie de medidas preventivas y correctoras. Entre las medidas citadas están: la selección de una ubicación idónea para

el parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares, adecuando la zona con drenaje perimetral y balsa de decantación; la instalación de barreras de retención de sedimentos para la protección de los cauces; el lavado de maquinaria y hormigoneras en zona específica y acondicionada, con balsa de sedimentación asociada y vallada, situada en el interior del área de instalaciones auxiliares en el caso de que sea necesario realizar estas operaciones en la zona de obras; el tratamiento de lodos procedentes de la balsa de sedimentación y del resto de residuos de la obra de acuerdo con la normativa vigente; el desmantelamiento de todas las instalaciones auxiliares de obra tras la finalización de la misma y la restauración paisajística de las áreas de ocupación provisional; la ubicación de oficinas, vestuarios y duchas en los pueblos cercanos a la obra, evitando la generación de aguas fecales y su tratamiento en la zona de obra; la restauración paisajística de los cauces afectados en un tramo que supere la zona de influencia de las obras, utilizando plantaciones acordes con la situación geobotánica del cauce; la consideración de la limitación de usos en zona de DPH y en las zonas de servidumbre y policía; así como la tramitación de las autorizaciones pertinentes para las distintas actividades de obra.

La Unidad de Protección Civil de la Subdelegación del Gobierno en Ávila estima que no es probable que se produzcan impactos significativos en la zona de influencia del proyecto.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente indica que la solicitud de informe se ha remitido al Servicio Territorial de Medio Ambiente en Ávila, pero no se ha recibido informe del mencionado Servicio.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente indica que el proyecto se ubica en el arroyo La Gaznata, en la cola del embalse de El Burguillo, coincidiendo territorialmente con la Zona de Especial Protección (ZEPA) y el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Pinares del Bajo Alberche. Considera que no es necesario someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental (EIA) por el tamaño del proyecto, la no acumulación con otros proyectos, la no utilización significativa de recursos naturales y la no detección de afecciones ambientales significativas. Indica que existe riesgo de contaminación, especialmente durante la fase de obras, de las aguas del embalse del El Burguillo por posibles vertidos accidentales y por el movimiento de tierras, por lo que se deberá contar con un protocolo de actuación por si éstos se produjeran.

El Ayuntamiento de El Barraco entiende que las obras a realizar no van a causar impactos ambientales significativos, por lo que desde el punto de vista de la competencia municipal no sería preciso su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 8 de abril de 2013, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, Alimentación y Medio Ambiente, en base a la legislación autonómica antes citada y al apartado 9.d) del anejo 1 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, comunica la amplitud y el nivel de detalle que debe tener el correspondiente estudio de impacto ambiental y remite copia de las consultas recibidas. En el mencionado escrito se indica que el estudio de impacto ambiental deberá dar respuesta a las consideraciones del informe de la Confederación del Tajo y realizar un análisis de la afección a Red Natura de acuerdo con los criterios de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, incluyendo un calendario de trabajo específico de las distintas actividades de obra, en el que se detallarán las restricciones derivadas de la adaptación de éstas a los periodos críticos de las especies amenazadas presentes en el entorno de la zona de obras. Con fecha 29 de abril de 2013, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la citada Dirección General remite copia de la contestación de la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León recibida posteriormente.

El 4 de junio de 2013 se recibe en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente un escrito de la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Comunidad Autónoma en el que, en relación con la tramitación de evaluación de impacto ambiental del proyecto, considera éste una actuación no directamente sometida a EIA y sí

como un proyecto sujeto a decisión motivada de sometimiento o no a EIA, indicando que la actuación en este caso se enmarca en Red Natura 2000, pero no coincide territorialmente con ningún espacio natural protegido de los referidos en ese apartado de la Ley de Prevención Ambiental, que son los incluidos en la Red de Espacios Naturales de Castilla y León.

Con fecha 12 de julio de 2013, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural remite escrito a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento indicando que entiende que, si la Junta de Castilla y León no considera la actuación incluida en el anejo III, apartado g), de su Ley de Prevención Ambiental, el proyecto está incluido en el artículo 3, apartado 2.b), de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, y en el anejo II, apartado 9.k), de la misma Ley. En consecuencia, comunica que, para poder decidir que el proyecto no se somete a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, es necesario que el órgano sustantivo aporte documentación relativa a préstamos, vertederos, áreas de instalaciones auxiliares, método de construcción del puente, voladuras, balsas de retención de sedimentos, calendario de obras (aprobado por el órgano competente en medio natural de la comunidad autónoma), etc., así como el análisis y valoración de la afección al espacio de Red Natura 2000 y a las especies amenazadas que pudieran verse afectadas por el proyecto con los datos anteriores, junto con el cumplimiento (informes preceptivos) de los planes de recuperación de la cigüeña negra (*Ciconia nigra*) y el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) de Castilla y León y la definición de las medidas de protección del buitre negro (*Aegypius monachus*) que, en su caso, pudieran resultar necesarias. Se solicitan también medidas para minimizar la afección a la calidad de las aguas, el aporte de sólidos y los vertidos accidentales, así como un protocolo de actuación en caso de vertidos accidentales, además de un informe reciente de la Confederación Hidrográfica del Tajo sobre el diseño del puente.

Con fecha 21 de octubre de 2013 se recibe en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente la información complementaria solicitada. En la misma se recoge el cambio acaecido en el diseño y el método constructivo del puente. La principal diferencia entre la nueva solución, que es objeto de la presente resolución, y la anteriormente planteada (proyecto de diciembre de 2010 y objeto de las consultas previas) consiste en la ampliación de la luz del vano central de 78 m a 120 m, que permite situar las pilas fuera de la zona inundable del embalse en época de estiaje, evitando la construcción de las penínsulas artificiales que ocupaban temporalmente el embalse con el diseño anterior. Asimismo, la construcción del tablero por avance en voladizo evita la disposición de cimbras del proyecto de 2010, pudiéndose realizar la construcción del tablero a lo largo de todo el año, ya que los carros de avance se sitúan por encima del nivel máximo de embalse, independientemente de la época del año. La documentación remitida incluye un análisis y valoración de la afección a Red Natura 2000 considerando todas las actividades necesarias para la ejecución del proyecto; un calendario de obras compatible con los periodos reproductivos de la cigüeña negra, el águila imperial y el buitre negro (restricciones en cuanto al ruido de 1 de enero a 31 de agosto); el informe preceptivo de Medio Natural de Castilla y León y pronunciamiento favorable respecto al calendario de obras; las medidas de minimización de la afección a la calidad de las aguas, el aporte de sólidos y los vertidos accidentales; el protocolo de actuación en el caso de que éstos se produjeran; etc.

Con fechas 28 y 30 de octubre de 2013 se reciben sendos informes de la Comisaría de Aguas y de Explotación de la Confederación Hidrográfica del Tajo. En ellos se indica que la parte inferior de las vigas del nuevo puente se sitúa por encima de la cota 730,10 m, siendo la cota de máximo extraordinario la 729,50, por lo que no existe afección del tablero ante posibles avenidas, la cimentación de las pilas se sitúa a una cota que hace previsible que puedan ser excavadas y hormigonadas en época de estiaje sin necesidad de ejecución de islas, así como la elevación de los fustes. Por tanto, se considera que no existe inconveniente a la ejecución del citado puente, al no existir afección a la explotación del embalse. Por lo que se refiere a las fase de obras, las instalaciones auxiliares se situarán fuera del dominio público hidráulico y, previamente a la ejecución de las obras,

deberá obtenerse la autorización de vertido de las balsas de retención de sedimentos y contaminantes y de los separadores de grasas previstos. El informe concluye que, con el nuevo diseño del puente y las medidas correctoras y protectoras previstas, no se prevé que se produzcan afecciones al dominio público hidráulico.

La nueva solución del proyecto (diseño y método constructivo del puente), descrita en el apartado 1 de la presente resolución, junto con las medidas incorporadas al proyecto antes citadas y explicitadas en la documentación remitida por la Dirección General de Carreteras con fecha 21 de octubre de 2013, pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

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 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. De acuerdo con lo indicado en el apartado 1 de esta resolución, el viaducto proyectado tiene tres vanos de 40, 120 y 50 m de luz, respectivamente, y se ejecutará por avance en voladizo a partir de las pilas, excepto en la parte central. La construcción de los estribos, la excavación y construcción de las cimentaciones de las pilas y la elevación de los fustes se hará durante la época de estiaje para poder realizar estas labores en seco. Únicamente será necesario disponer de tablestacas protegidas con escollera para salvaguardar la excavación de la entrada de agua procedente del embalse. No se construyen penínsulas artificiales en la zona inundable del embalse. El tablero de hormigón pretensado se construye por avance en voladizo, ejecutándose 40 m de tablero a cada lado del eje de pilas; en el caso del vano de 50 m será necesario construir 10 m adicionales de tablero sobre cimbra junto al estribo. El tramo central metálico y su cierre se realizará mediante grúas propulsadas que accederán por los estribos utilizando la parte de tablero ya construida. La longitud total del trazado de la N-403 que se modifica es inferior a 1 Km.

Ubicación del proyecto. El proyecto se ubica aguas arriba del puente actual sobre el arroyo de La Gaznata, en la cola del embalse de El Burguillo. Las actuaciones están dentro de los espacios de Red Natura 2000 LIC y ZEPA Pinares Bajo Alberche cuyo límite sur prácticamente coincide con el trazado actual de la carretera en la zona de actuaciones. En el entorno del proyecto se encuentran la ZEPA y el LIC Valle de Iruelas. La zona de actuaciones se encuentra en el ámbito de aplicación de los planes de recuperación de la cigüeña negra y del águila imperial ibérica.

Características del potencial impacto. El movimiento de tierras previsto en el proyecto estima en 12.517 m³ el volumen total a excavar (incluyendo firmes y parte de la excavación de saneo no aprovechable, que irán a vertedero) y en 16.639 m³ el volumen de materiales necesarios para la obra (12.913 m³ provenientes de la traza y 3.726 m³ de procedencia externa). En la excavación se utilizarán medios convencionales, explosivos y ripado. El documento de octubre de 2013 indica que los sobrantes se llevarán a vertedero autorizado, priorizando la utilización de tierras sobrantes en los huecos de la obra, y que el aporte de material externo se realizará de instalación legalizada, siendo la más próxima la cantera de Tornadizos de Ávila a 42 Km de la obra. El documento remitido incluye una cartografía de clasificación del territorio por razones ambientales (zonas de exclusión) y dos zonas de instalaciones auxiliares en la margen derecha (sur) de la carretera actual en dirección a El Tiemblo, al sur de las actuaciones proyectadas.

La ejecución del proyecto conlleva el desbroce de 0,85 ha, que aunque en su mayoría se encuentran dentro del espacio Red Natura 2000 y de los planes de recuperación antes citados, tienen bajo valor ambiental por la elevada antropización de la zona y porque gran parte del área pertenece a la franja de inundación del embalse. La vegetación afectada por el estribo oeste carece de valor botánico reseñable, pero deben tomarse las

precauciones debidas con los restos del desbroce y el movimiento de tierras por la presencia de ailantos (*Ailanthus altissima*), con el fin de evitar la propagación de especies invasoras (Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto); en el entronque de la N-403 con el estribo este del puente actual existe un enebral denso que no se prevé afectar por las obras, existiendo únicamente el riesgo de afección por las voladuras de roca. El proyecto prevé medidas de protección de la vegetación: jalonado estricto de la zona de obras e instalaciones auxiliares, protectores del arbolado y matorral de cierto porte, cumplimiento de buenas prácticas, control de las voladuras, etc.

En relación con la afección a la fauna, la zona de obras se sitúa dentro del ámbito de los planes de recuperación antes citados, estando las áreas críticas más próximas definidas en dichos planes a 1 km en el caso de la cigüeña negra y a 4 km en el del águila imperial. No obstante, en el estudio incluido en la documentación remitida en octubre de 2013 (incluye actualización de datos, trabajo de campo y bibliografía respecto al impacto sonoro de las actividades de obra sobre la avifauna), se concluye que no se espera afección alguna a las zonas de nidificación de las especies antes citadas ni al buitre negro. No obstante, debido a la importancia de estas especies protegidas se establece un cronograma de obras con un periodo restrictivo para las actividades de obra más ruidosas (excavación de cimentación de pilas, voladuras o uso de martillo picador) comprendido entre el 1 de enero y el 31 de agosto. El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila informa, en julio de 2013, que durante los últimos tres años no se ha producido nidificación alguna de águila imperial ibérica, cigüeña negra o buitre negro a menos de 3.000 m de la zona de actuación y que, por lo que respecta al uso del espacio del entorno del proyecto, las tres especies sobrevuelan la zona en sus desplazamientos de prospección, pero las características de la zona no permiten un uso más intensivo por parte de estas especies. En el caso de la cigüeña negra, informa que, si bien es cierto que utiliza las colas del embalse para su alimentación, no se ha detectado su presencia habitual en un entorno de 500-1000 m de la carretera actual. El órgano competente en fauna concluye que la ejecución de las obras no va a provocar afecciones significativas sobre el uso del espacio de estas especies y que la fase de explotación posterior de la nueva infraestructura puede asimilarse a la de la carretera actual. Por lo que respecta a la posible afección a las especies ligadas a los medios acuáticos, en particular al embalse del El Burguillo, considera que no será significativa si se adoptan las medidas adecuadas para evitar cualquier tipo de contaminación de las aguas.

Por lo que respecta al impacto sobre la hidrología, además del estricto jalonamiento de la zona de obras e instalaciones auxiliares, está prevista la impermeabilización de la superficie destinada a instalaciones auxiliares y la instalación de un sistema de recogida de efluentes basado en una canaleta prefabricada de hormigón que dirige las aguas de lluvia recogidas por la zona de instalaciones hasta la balsa de retención de sedimentos y contaminantes y el separador de grasas. Se instalarán también balsas de retención de sólidos asociadas a las zonas de cimentación de las pilas. A la salida de cada balsa se instalará una arqueta que permita la toma de muestras de agua depurada con objeto de comprobar que cumple los parámetros de vertido. Se realizará periódicamente la retirada de los sedimentos decantados, controlándose en cada retirada las propiedades físico-químicas del residuo para proceder a su adecuada gestión. Análogamente se procederá con la carga contaminante del separador de grasas, que se gestionará como residuo peligroso. En ambos casos el contratista deberá contar previamente con la autorización de vertido y el seguimiento de la calidad de las aguas se hará a través del programa de vigilancia ambiental. Otras medidas de protección del medio hídrico previstas en el proyecto son instalación de puntos de limpieza de canaletas, barreras de sedimentos, inspección diaria para detección de vertidos accidentales, protocolo de actuación en caso de vertido, drenaje longitudinal a lo largo de la obra en todo el trazado que recogerá las aguas de lluvia o cualquier posible vertido dirigiéndolo hacia los dispositivos de depuración. Para la fase de explotación, el proyecto prevé balsas de decantación de sedimentos o contaminantes y/o separadores de grasas necesarios para evitar que

lleguen al embalse sustancias nocivas provenientes del lavado de la calzada o de posibles accidentes. La Confederación Hidrográfica del Tajo ha mostrado su conformidad con el proyecto en sus escritos de octubre de 2013.

Por lo que respecta a la afección a Red Natura 2000, el documento ambiental descarta la afección indirecta al LIC y ZEPA Valle de Iruelas. Indica que el proyecto no va a afectar directamente a ningún hábitat de interés comunitario. Concluye que la afección del proyecto sobre el espacio LIC y ZEPA Pinares del Bajo Alberche no resulta apreciable con la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras, ni merma los valores ambientales que motivaron su designación como área de la Red Natura 2000; por tanto, no se prevén impactos residuales significativos.

En relación con el impacto paisajístico por la ejecución del proyecto, éste prevé la restauración de toda la zona afectada por las obras, incluidas las zonas de instalaciones auxiliares. En la última documentación remitida se considera que la nueva solución del puente (2013) presenta una alta calidad estética, esbeltez y diafanidad, resultando compatible visualmente con el puente existente, diseñado por Ribera, dado que la disposición esviada del trazado en planta impide en cualquier caso una correcta superposición de ambos puentes.

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 Nuevo puente de La Gaznata, N-403, término municipal de El Barraco (Ávila), 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.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciase expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 17 de diciembre de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

