

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 17506** *Resolución de 17 de julio de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Rediseño de las maniobras de salida, llegada y aproximaciones instrumentales para el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Proyecto Midas».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 26 de septiembre de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Rediseño de las maniobras de salida, llegada y aproximaciones instrumentales para el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Proyecto MIDAS», remitida por ENAIRE, como promotor y órgano sustantivo del proyecto.

El proyecto MIDAS (Málaga Improved Desing of AirSpace) tiene como objeto la modernización de las actuales maniobras instrumentales en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, adaptándolas a las especificaciones de navegación aérea RNAV (de «air navigation») basada en prestaciones PBN («Performance Based Navigation»). Ello permitirá la obtención de rutas de mayor seguridad operacional, mayor precisión, más eficientes, directas y flexibles.

Las actuaciones se plantean con el objetivo prioritario de dar respuesta al Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión, de 18 de julio de 2018, en relación con la necesidad de implantar este tipo de navegación PBN en las áreas terminales europeas de alta densidad y mejorar el rendimiento del espacio aéreo europeo y mundial.

Con fecha 31 de octubre de 2022, ENAIRE incorpora al expediente una adenda informativa sobre las altitudes de sobrevuelo en determinadas maniobras, tras lo que, el 15 de diciembre de 2022, se inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

Con fecha 13 de febrero de 2023, de acuerdo con el artículo 46.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se solicita informe al titular del órgano jerárquicamente superior de la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica, de la Dirección General de Emergencias y Protección Civil y de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático, todas ellas pertenecientes a la Junta de Andalucía. Las contestaciones a dichos requerimientos tienen entrada el 14 de febrero de 2023, el 6 de marzo de 2023 y el 22 de junio de 2023, respectivamente.

Con fecha 22 de junio de 2023, se recibe una segunda adenda informativa sobre el documento ambiental, relativa a la metodología de cálculo de huellas acústicas del proyecto y a la ampliación de información sobre el análisis y estudio de avifauna.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Consultados	Respuesta
<i>Administración Estatal</i>	
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Organismo Autónomo de Parques Nacionales. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Delegación del Gobierno en Andalucía.	No
Subdelegación del Gobierno en Málaga.	No
<i>Administración Autonómica (Junta de Andalucía)</i>	
Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Sostenibilidad Medio Ambiente y Economía Azul.	Sí ^{1*}
Dirección General de Espacios Naturales Protegidos. Consejería de Sostenibilidad Medio Ambiente y Economía Azul.	Sí ²
Dirección General de Política Forestal y Biodiversidad. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.	No
Delegación Territorial de Málaga Consejería Agricultura Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural.	No
Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica. Consejería de Salud y Consumo.	Sí ^{3*}
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Consejería de Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa.	Sí ^{4*}
Dirección General de Recursos Hídricos. Consejería Agricultura Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural.	Sí
Dirección General de Infraestructuras del Transporte. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.	Sí ⁴
Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo. Consejería de Fomento Articulación del Territorio y Vivienda.	Sí ⁵
Dirección General de Patrimonio Histórico e Innovación y Promoción Cultural. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte.	No
Agencia de Medio Ambiente y Agua de Andalucía. Consejería de sostenibilidad medio ambiente y Economía Azul.	No
<i>Administración Local</i>	
Diputación Provincial de Málaga.	No
Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre.	No
Ayuntamiento de Almogía.	No
Ayuntamiento de Álora.	No
Ayuntamiento de Antequera.	No
Ayuntamiento de Ardales.	No
Ayuntamiento de Campillos.	No
Ayuntamiento de Carratraca.	No
Ayuntamiento de Cártama.	No
Ayuntamiento de Casabermeja.	No
Ayuntamiento de Casarabonela.	No
Ayuntamiento de Málaga.	No
Ayuntamiento de Pízarra.	No

* Informes recibidos mediante requerimiento a órgano superior jerárquico.

- Se ha recibido informe de la Delegación Territorial en Málaga de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.
- Se ha recibido informe del Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía y de los Servicios de Espacios Naturales Protegidos de las Delegaciones Territoriales de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Granada y Málaga.
- Se ha recibido informe de la Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Salud y Consumo de la Junta de Andalucía.
- Se ha recibido informe de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Administración del Territorio y Vivienda.
- Se ha recibido informe de la Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

Consultados	Respuesta
Ayuntamiento de Teba.	No
Ayuntamiento de Torremolinos.	No
Ayuntamiento de Valle de Abdalajís.	No
Ayuntamiento de Villanueva de la Concepción.	No
<i>Entidades</i>	
WWF/ADENA.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
Ecologistas en Acción.	No
Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente.	No

* Informes recibidos mediante requerimiento a órgano superior jerárquico.

1. Se ha recibido informe de la Delegación Territorial en Málaga de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.
2. Se ha recibido informe del Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía y de los Servicios de Espacios Naturales Protegidos de las Delegaciones Territoriales de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Granada y Málaga.
3. Se ha recibido informe de la Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Salud y Consumo de la Junta de Andalucía.
4. Se ha recibido informe de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Administración del Territorio y Vivienda.
5. Se ha recibido informe de la Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

Ninguna de las contestaciones identifica impactos ambientales significativos ni la necesidad de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto. Tampoco, sugieren modificaciones sustanciales sobre el diseño de la actuación con objeto de minimizar los impactos ambientales. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se integran en los apartados «c» y «e» de esta resolución.

Una vez analizada la documentación obrante 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 de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto

El objeto del proyecto es la remodelación y optimización de las actuales maniobras instrumentales en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol mediante la modernización de los procedimientos convencionales vigentes de llegadas, salidas y aproximaciones, adaptándolos a las especificaciones de navegación aérea RNAV basada en prestaciones PBN. Se denomina RNAV al método de navegación aérea basada en puntos que no se corresponden con radioayudas en tierra. Ello supone, a efectos prácticos, la sustitución de casi todas las maniobras de navegación convencional actualmente vigentes.

Además de dar respuesta al Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión, de 18 de julio de 2018, su implementación contribuye a aplicar la «Política y Marco Estratégico para la implantación de la PBN» adoptada por el Ministerio de Fomento, en abril de 2014, así como el Plan Estratégico de Navegación Aérea (Plan de Vuelo 2020) elaborado por ENAIRE. Los requisitos y procedimientos relativos a la PBN deben sustentarse en las normas elaboradas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y su aplicación debe realizarse de conformidad con el «Plan mundial de navegación aérea 2016-2030» de la OACI y el «Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo», relativo a las permanentes mejoras de la seguridad operacional y la modernización de la navegación aérea.

El proyecto no implica cambio en el uso de pistas, ni incremento de la capacidad del aeropuerto. Se mantendrá el modo de operación actual del aeropuerto, con un uso segregado de pistas, así como, las actuales restricciones operativas por ruido en la pista 12/30, conforme a lo establecido en la declaración de impacto ambiental aprobada

mediante la Resolución de 21 de junio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático (B.O.E. num.178, de 27 de Julio). En dicha pista, los aterrizajes se seguirán realizando por la cabecera 12 y los despegues por la cabecera 30, como en la situación actual, excepto en las situaciones descritas en la citada resolución, de mantenimiento o contingencias en la pista 13/31 o aproximación frustrada por la cabecera 12.

Los procedimientos propuestos y su comparación con los actuales se muestran en los croquis adjuntos a la presente resolución.

Las trayectorias nominales de salida tienen su inicio en el extremo de la pista del aeropuerto y se dirigen a través de las rutas definidas en las cartas, al último punto del procedimiento (SID Fix). El proyecto plantea eliminar los actuales procedimientos de salida de navegación convencional, 47 en total, y define 46 nuevos procedimientos de navegación RNAV.

Las llegadas son aquellas maniobras que inician en los puntos STAR Fix y se dirigen hasta los denominados IAF (Fijos de Aproximación Inicial), a partir de los cuales la aeronave comienza la maniobra de aproximación. El proyecto propone la eliminación de los actuales procedimientos de llegadas basados en navegación convencional, en total 12 procedimientos en configuración sur y 12 en configuración norte, y el establecimiento 17 nuevos procedimientos RNAV en configuración sur y otros 16 procedimientos RNAV en configuración norte. Para las dos llegadas STAR pista RWY31 y STAR pista 12/13, se establece un diseño denominado «estructura en trombón» (o parrilla), al ser la mejor opción para agilizar el tráfico en el Área de Control Terminal, optimizar la secuencia de aterrizaje y evitar las esperas.

Las maniobras de aproximación comienzan desde los IAF hasta el aterrizaje en pista. Se propone la modificación de los actuales procedimientos de navegación convencional ILS, VOR, LOC y GBAS, así como, la eliminación de maniobras NDB, y se definen nuevas trayectorias, desde los IAFs.

Como se ha indicado anteriormente, los despegues por la pista RWY12 se encuentran restringidos, salvo en las situaciones especiales recogidas en la declaración de impacto ambiental aprobada mediante Resolución de 21 de junio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático (BOE num.178, de 27 de Julio). En ese sentido, aunque las nuevas maniobras cubren la posibilidad de utilizar la pista RWY12 para despegues, se realizarán únicamente en las situaciones excepcionales previstas en la citada declaración de impacto ambiental, cumpliendo las actuales restricciones vigentes. Dicho procedimiento se contempla sólo por motivos de seguridad, para que, en las escasas ocasiones en que sea necesario despegar por la pista RWY12, según las situaciones que se recogen en la mencionada declaración de impacto ambiental, se realice utilizando el sistema de navegación RNAV.

El promotor pospone el diseño y la evaluación de los procedimientos de aterrizaje por la cabecera 30 (que también se encuentran restringidos) debido a problemas en el proceso de validación de las maniobras, por lo que no forman parte de la presente evaluación ambiental.

El diseño de alternativas en las nuevas rutas RNAV está condicionado por un conjunto de requisitos específicos: elevado volumen de tráfico aéreo; complejidad en la estructura del espacio aéreo y en los procedimientos instrumentales; existencia de zonas que limitan el diseño de las operaciones (Parques Nacionales y zonas militares); cercana ubicación de otros aeropuertos; elevada densidad de zonas pobladas; presencia de un entorno montañoso; criterios técnicos y reglamentarios sobre el control del tránsito aéreo; factores de seguridad; restricciones en el uso de las pistas del aeropuerto, etc. Se han asumido también las premisas sobre evitar el sobrevuelo de grandes núcleos de población, especialmente durante las maniobras de salida, y aprovechar las trayectorias que recorren las actuales maniobras, solapándose con los nuevos procedimientos. En los casos en los que esto no ha sido posible, se ha tratado de ajustar las nuevas maniobras lo más posible a las actuales, minimizando su desplazamiento. El desarrollo de alternativas requiere la consulta a usuarios (controladores, pilotos, representantes de

compañías aéreas, aeropuertos, etc.), evaluaciones de seguridad y validaciones en tierra y en vuelo.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, el promotor argumenta que las rutas definidas son la única alternativa de diseño posible, sin que sea viable diseñar otras trayectorias diferentes de las que se plantean en el proyecto.

La no implementación del proyecto (alternativa 0), además de no permitir la armonización a nivel mundial ni la mejora en la seguridad y eficiencia operacional, supondría el incumplimiento de la normativa europea y de los criterios y escenarios previstos por la OACI, lo que supondría la obsolescencia del sistema de Navegación Aérea de España. Por tanto, la alternativa 0 es descartada. Asimismo, el promotor destaca algunos beneficios ambientales derivados de la implementación del proyecto (escenario MIDAS) relacionados con la disminución de emisiones atmosféricas (por la reducción de las esperas, la menor dispersión de las maniobras y la existencia de rutas más directas) así como, la disminución de la población expuesta a impactos acústicos (al reducir la dispersión del tráfico aéreo, y poder alejar las trayectorias de sobrevuelo de las poblaciones).

b. Ubicación del proyecto

El proyecto afecta al espacio aéreo sobrevolado por las maniobras de salida, llegada y aproximación al aeropuerto de Málaga-Costa del Sol hasta el nivel mínimo de vuelo igual o inferior a 10.000 ft (3.048 m). El ámbito del proyecto se ubica en el Área de Control Terminal de Sevilla abarcando zonas del espacio aéreo de la provincia de Málaga, Cádiz, Sevilla, Granada, Jaén y Córdoba, así como parte de las aguas perimetrales costeras. La extensión total del área afectada por el proyecto es de 27.407 km², aproximadamente.

El aeropuerto de Málaga-Costa del Sol se sitúa a 8 km al suroeste del centro de la ciudad de Málaga, en el mismo municipio. Está declarado de uso civil-militar y es el 4.º de España en número de pasajeros.

c. Características del potencial impacto

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Rediseño de las maniobras de salida, llegada y aproximaciones instrumentales para el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Proyecto MIDAS» y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación, el proceso de consultas.

No comprende el ámbito de la presente evaluación de impacto ambiental la seguridad operacional ni aérea del proyecto, la seguridad y salud en el trabajo, ni otros que excedan del alcance de la evaluación de impacto ambiental y que poseen normativa reguladora e instrumentos o procedimientos específicos.

Población y salud humana.

Los efectos sobre la población y la salud humana están ligados a la incidencia sobre la atmósfera (ruido y emisiones atmosféricas) y su análisis se incluye en el siguiente apartado.

Atmósfera y cambio climático.

Ruido: El análisis de la situación acústica se ha realizado mediante la modelización acústica del ruido producido por los procedimientos en la operativa actual (año 2019, previo a la pandemia de COVID-19) y en la propuesta, con el fin de evaluar el cambio derivado de la implantación del proyecto. La metodología empleada se ha desarrollado mediante el programa INM (Integrated Noise Model) en su versión 7.0d conforme al

método común de cálculo desarrollado por la Comisión Europea a través del proyecto «Métodos comunes de evaluación del ruido en Europa (CNOSSOS-EU)» siguiendo la metodología descrita en el anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. El promotor aclara que la metodología de cálculo de la Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero, no afecta a los resultados del estudio y considera que las comparativas que presenta el estudio aportado se ajustan técnicamente mejor al objetivo perseguido por la evaluación ambiental del proyecto. El grado de exposición al ruido sobre los sectores del territorio cercanos a la infraestructura se ha analizado conforme al Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Se han definido las isófonas correspondientes a los niveles sonoros de Ld, Le y Ln 50-55, 55-60, 60-65, 65-70, 70-75 y >75 dBA y la envolvente Ld60 dB(A), Le60 dB(A) y Ln50 dB(A), y la envolvente Ld65 dB(A), Le65 dB(A) y Ln55 dB(A), del escenario actual y del escenario MIDAS.

Ambos escenarios acústicos se consideran equivalentes. El promotor concluye que la potencial afección sonora asociada a la implantación del proyecto sobre las zonas pobladas del ámbito de estudio es igual a la situación actual, por lo que considera compatible el impacto acústico del proyecto.

Además, para minimizar el impacto acústico del proyecto, se contempla la siguiente medida:

– Para las salidas por las pistas RWY 30 y RWY 31, se contempla una limitación a las aeronaves con objeto de evitar que estas hagan un viraje hacia el suroeste una vez se produzca el despegue. En ese sentido, las aeronaves deberán mantener rumbo nominal hasta llegar a los puntos MG930-MG931 o hasta alcanzar los 6.000 ft (1.828,8 m) de altitud, lo que ocurra antes, salvo por razones de seguridad o instrucciones ATC (Control de Tráfico Aéreo). Este procedimiento, se reflejará en la futura publicación AIP-España y asegurará que las aeronaves sobrevuelen a gran altura las poblaciones presentes en esa zona con alta densidad de viviendas como, por ejemplo, Cártama, Benalmádena, Mijas, Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Fuengirola, etc.

Por otro lado, el aeropuerto ya desarrolla una política de gestión ante la contaminación acústica acorde con el principio «enfoque equilibrado» adoptado en la Resolución A33/7 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que se mantendrá en el futuro. En el marco de dicha política, se desarrollan el Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto y su Plan de Acción asociado; la delimitación de la servidumbre aeronáutica acústica; el plan de aislamiento acústico; procedimientos de atenuación de ruidos; sistema de monitorado de ruido y sendas de vuelo (SIRAGP).

Emisiones: El análisis de las emisiones se ha realizado mediante su modelización en la operativa actual y en la propuesta, con el fin de evaluar el impacto derivado de la implantación del proyecto. Para modelizar la situación correspondiente a la operativa prevista en MIDAS se han utilizado los mismos datos de tráfico del año 2019 y la comparativa se realiza teniendo en cuenta las millas voladas en ambos escenarios. Se ha empleado el programa AEDT (Aviation Environmental Design Tool) en su versión 3D, desarrollado por la FAA-AEE (Federal Aviation Administration, Office of Environment and Energy). Según dicha metodología, el impacto sobre la calidad del aire se mide hasta los 3.000 ft de altura (1.000 m), asociado a las operaciones de aterrizaje y despegue o ciclos LTO (Landing / Take-Off). Se aporta el inventario de emisiones (NO₂, CO, SO₂, PM₁₀, PM_{2,5} y Benceno); los niveles de concentración de contaminantes en el ámbito de afección, representados mediante curvas de isoconcentración y los máximos diarios, octohorarios y horarios en 42 puntos en zonas urbanizadas del entorno del aeropuerto.

Todos los contaminantes analizados se encuentran muy por debajo del límite legal establecido, tanto en la situación actual como en la futura (Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire). El promotor concluye que los

procedimientos de vuelos previstos en el escenario MIDAS no tienen un impacto significativo sobre la calidad del aire en el entorno aeroportuario o en los núcleos de población cercanos, siendo las concentraciones anuales muy similares en el escenario actual y en el propuesto. Es más, en la mayoría de los receptores, las concentraciones de contaminantes experimentarían un ligero descenso en el escenario propuesto con respecto a la situación actual.

En relación con la huella de carbono, las operaciones del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol en el año 2019 realizaron un consumo de combustible de 149.986 t, que equivalen a 473,96 Kt de CO_{2eq}. Con el mismo volumen de operaciones, la implantación de los nuevos procedimientos RNAV, producirá un consumo de combustible de unas 149.740 t, que se traduce en 473,20 Kt de CO_{2eq}. Adicionalmente, con la implantación del proyecto MIDAS, se reducirá hasta un 25% las actuales esperas, lo que implica una reducción adicional de 254,72 t/año de CO_{2eq}. Consecuentemente, se estima una reducción global del 0,21% de las emisiones de CO₂ tras la implantación del proyecto MIDAS respecto a la situación actual, lo que se traduce en 1.020 t de CO_{2eq} al año.

Teniendo en cuenta lo anterior, el promotor no considera necesario plantear medidas correctoras adicionales.

La Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía informa sobre la adecuación de la documentación técnica aportada y no considera necesario añadir ningún pronunciamiento al respecto.

La Delegación Territorial en Málaga de la Consejería de Salud y Consumo de la Junta de Andalucía informa que, según la estimación aportada por el promotor, las modificaciones de trayectorias optimizan aspectos medioambientales y operativos, lo que supondrá un impacto positivo para el medio ambiente por la reducción de emisiones a la atmósfera y por tener un efecto neutro en cuanto a la huella acústica prevista. El organismo valora como compatibles y positivos los impactos identificados y concluye que no se esperan impactos significativos negativos en la salud de la población, otorgando su conformidad al proyecto siempre que se lleve a cabo el plan de seguimiento ambiental.

Avifauna.

Teniendo en cuenta las características del proyecto, la evaluación de los efectos del proyecto sobre la fauna se centra en la avifauna. Concretamente, se han considerado las especies amenazadas según en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero) y el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (Decreto 23/2012, de 14 de febrero) que potencialmente podrían resultar afectadas por haber sido inventariadas en el Inventario Español de Especies Terrestres (cuadrículas UTM 10 x 10 km), así como, en los formularios normalizados o planes de gestión de cada uno de los espacios Red Natura 2000 afectados. Sobre dicho listado de especies amenazadas, se añaden otras especies que son objetivos de conservación de los espacios Red Natura 2000 potencialmente afectados.

De forma adicional al análisis bibliográfico, el promotor ha consultado los estudios de fauna y sus hábitats (2014-2015), de riesgos de impacto con fauna (2016-2021), así como, el registro de colisiones con avifauna en el aeropuerto (2016-2020) realizados por Aena en el aeropuerto. Dichos estudios comprenden un radio de 13 km desde el aeropuerto. Según los últimos censos del periodo 2016-2021 se han registrado más de 200 especies de aves en el entorno aeroportuario, por lo que la comunidad de aves es compleja, siendo las especies más abundantes el estornino negro (*Sturnus unicolor*), gaviota sombría (*Larus fuscus*), gaviota reidora (*Chroicocephalus ridibundus*), gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*), cotorra argentina (*Myiopsitta monachus*), gorrión común (*Passer domesticus*), avión común (*Delichon urbicum*), vencejo común (*Apus apus*), jilguero europeo (*Carduelis carduelis*), verderón común (*Chloris chloris*), serín verdicillo (*Serinus serinus*), paloma bravía (*Columba livia*), gaviota cabecinegra (*Larus melanocephalus*), garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*) y cuchara común (*Anas clypeata*).

De acuerdo al análisis realizado, las especies catalogadas «en peligro de extinción» o «vulnerable» potencialmente presentes en el entorno aeroportuario son: águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), águila pescadora (*Pandion haliaetus*), alimoche común (*Neophron percnopterus*), alzacola colirrojo (*Cercotrichas galactotes*), avetoro común (*Botaurus stellaris*), cigüeña negra (*Ciconia nigra*), fumarel común (*Chlidonias niger*), garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), malvasía cabeciblanca (*Oxyura leucocephala*), pardela balear (*Puffinus puffinus mauretanicus*), pardela cenicienta (*Calonectris diomedea*), porrón pardo (*Aythya Nyroca*). Sobre dicho listado se añaden la gaviota cabecinegra (*Larus melanocephalus*) y gaviota sombría (*Larus fuscus*) por ser especies consideradas «clave» en la conservación de la ZEPA «Bahía de Málaga-Cerro Gordo» (Directrices de Gestión y Seguimiento de la ZEPA ES0000504 Bahía de Málaga-Cerro Gordo, Fundación Biodiversidad, proyecto LIFE-INDEMARES).

Por otro lado, existen varias áreas relevantes por atracción de aves ubicadas en el exterior del aeropuerto, entre todas ellas, destaca la desembocadura del Guadalhorce que tiene un alto valor ornitológico, al ser uno de los puntos de parada y descanso para las aves migratorias costeras y constituye un importante refugio para la avifauna, desde donde se originan buena parte de los flujos de avifauna en el entorno aeroportuario. Cabe señalar que el aeropuerto se encuentra situado en el corredor migratorio mediterráneo, por lo que dos veces al año, se producen importantes picos de especies migratorias. La mayor parte de las especies inventariadas sobrevuelan el aeropuerto meramente como zona de tránsito entre las zonas de refugio y de alimentación cercanas.

De acuerdo con los datos registrados por Aena, durante el periodo 2016-2020, en más del 90% de las colisiones se ha logrado identificar la especie implicada. Del total de colisiones producidas en dicho periodo, se ha identificado un incidente con una especie amenazada, concretamente, en 2017 se produjo una colisión con gaviota de Audouin. Teniendo en cuenta lo anterior, el promotor considera que la incidencia actual del aeropuerto sobre la avifauna amenazada es poco significativa.

La metodología que ha desarrollado el promotor para evaluar el impacto del proyecto sobre la avifauna se basa en analizar el riesgo de colisión con aves en vuelo. Para ello se ha tenido en cuenta que, según las fuentes bibliográficas consultadas, el 82% de las colisiones se producen a menos de 400 m de altura (1.300 pies), alcanzándose algo más del 88% acumulado a 800 m (2.625 pies) y el 96% a 1.700 m (5.500 pies). En ese sentido, los mayores riesgos de colisión se encuentran en los tramos más cercanos al aeropuerto, en las maniobras de despegue y aterrizaje. Se establecen como zonas de riesgo de colisión «alto», la ZEC (ES6170009) «Sierras de Alcaparaín y Aguas» y la ZEC (ES61770033) «Ríos Guadalhorce, Fehales y Pereilas». Estos espacios ya se sobrevuelan por las maniobras actuales a un nivel de altura similar a la situación pro las alturas comprendidas entre 400-800 m o «muy alto» entre 0-400 m. El análisis se centra en comparar las altitudes y alturas de vuelo definidas por la operativa aeronáutica, en relación con la altura y patrones de vuelo de las aves en áreas de interés para la avifauna sobrevoladas a niveles de riesgo alto y muy alto (espacios naturales protegidos, ámbito de aplicación de planes de recuperación y conservación de aves protegidas y focos de atracción para la avifauna).

Con carácter general, el sobrevuelo de las zonas de interés para la avifauna se produce por maniobras que coinciden en planta y nivel de vuelo con las maniobras existentes. En aquellos casos en los que no se da esta situación de solapamiento, se ha comprobado que, con las maniobras propuestas, o bien se sobrevuela una longitud similar a la actual, o se minimiza la longitud de sobrevuelo total, o se reduce el número de vuelos sobre los espacios afectados. La mayor diferencia respecto a la situación actual se produce en el caso concreto de salidas por la RWY12, pues se prevé el sobrevuelo del Paraje Natural Desembocadura del Río Guadalhorce, que actualmente no es sobrevolado. En dicho espacio se localizan gran parte de las especies amenazadas analizadas y será sobrevolado durante unos 750 m a 145-248 m de altura. No obstante, el promotor señala que las salidas por la RWY12 se encuentran restringidas, pudiendo

realizarse dicha operación exclusivamente en las situaciones especiales previstas en la citada declaración de impacto ambiental (Resolución de 21 de junio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático), por consiguiente, su sobrevuelo será excepcional y se seguirá rigiendo por las actuales limitaciones existentes.

El promotor concluye que las nuevas maniobras no supondrán una variación significativa respecto a la situación actual respecto a los potenciales impactos sobre la avifauna en el ámbito de estudio. El aeropuerto cuenta con diversas medidas de control de fauna, que son evaluadas anualmente en el ámbito de su sistema de gestión de seguridad operacional con fauna y, en su caso, complementadas con nuevas medidas mitigadoras. Se realizan actuaciones de gestión del hábitat, exclusión y expulsión de fauna, capturas, etc. El aeropuerto está certificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), quien ha establecido las normas y procedimientos de control para minimizar los riesgos asociados a la fauna de acuerdo con la normativa europea de EASA (European Aviation Safety Agency) EU n.º 139/2014, Wildlife Hazard Management) y realiza las inspecciones pertinentes.

Así, las medidas de gestión y control de avifauna exceden del alcance del proyecto y de la competencia del promotor, si bien ENAIRE propone realizar un seguimiento de las notificaciones de incidentes y colisiones con aves, y analizar los efectos del proyecto con respecto a la situación actual, según recoge el apartado «d» de esta resolución.

Red Natura y otros espacios protegidos.

El promotor señala que el sobrevuelo de un espacio no implica necesariamente su afección, pues dependerá de la altura a la que se realice el sobrevuelo y del tráfico asociado a la maniobra. Se ha calculado la longitud (km) de trazado de las nuevas maniobras que sobrevuelan los espacios protegidos a alturas de vuelo inferiores a 800 m, tomando en consideración el tráfico aéreo que se prevé operará por esas maniobras. Se destacan en la documentación ambiental los siguientes aspectos sobre los espacios protegidos potencialmente afectados por el «Proyecto MIDAS»:

Parques Nacionales: El Parque Nacional de Sierra de las Nieves y el Parque Nacional de Sierra Nevada se ubican, respectivamente, a 35 y 42 km de distancia al aeropuerto. Sobre estas figuras de protección se establecen zonas restringidas y limitadas al sobrevuelo (LER) determinadas reglamentariamente y publicadas en la AIP-España.

Sobre el Parque Nacional de Sierra de las Nieves, el proyecto MIDAS disminuirá la longitud sobrevolada de las nuevas maniobras con respecto las actuales (de 9.425 m a 6.380-6.574 m, según el procedimiento) así como el porcentaje de operaciones que lo sobrevuelan. La altura mínima de sobrevuelo del Parque será de 2.815 m sobre su punto más elevado, muy por encima de los 1.000 m que establece la Ley 9/2021, de 1 de julio, de declaración del Parque Nacional de la Sierra de las Nieves. Se establece como límite mínimo de carta una altitud de 4.267 m y se prevé un sobrevuelo medio en torno a 4.877 m de altitud, muy por encima de los límites verticales definidos (2.926 m) y muy similar al sobrevuelo medio actual. Se prevé, así mismo, el sobrevuelo de la zona de protección del Parque Nacional (fuera de la zona restringida al sobrevuelo) a una altura mínima de 561 m, dicha zona es sobrevolada en la actualidad.

El Parque Nacional de Sierra Nevada no es sobrevolado actualmente por ningún procedimiento. El proyecto MIDAS propone su sobrevuelo en las maniobras de llegadas a las pistas 12-13 y 31 durante 11.500 m de longitud. El tráfico previsto para las maniobras propuestas supone el 2,83% del total de operaciones del aeropuerto y la altura mínima de sobrevuelo del Parque será de 2.040 m sobre su punto más elevado, muy por encima de los 488 m que establece el Real Decreto 493/2021, de 6 de julio. Se establece como límite mínimo de carta una altitud de 4.191 m, para las maniobras propuestas, lo que asegura el sobrevuelo de ese tramo del Parque Nacional por encima de los 4.000 m.

En ambos Parque Nacionales, se cumplen las limitaciones de sobrevuelo establecidos en la normativa vigente citada, garantizando la protección de los valores de conservación del Parque.

Red Natura: En el ámbito de estudio definido existen un total de 64 espacios Red Natura 2000, de los cuales 39 serán sobrevolados por la implantación de las nuevas maniobras. Sólo 3 se sobrevolarán a menos de 800 m de altura, concretamente en el rango 400-800 m. Estos son: la ZEPA marina (ES0000504) «Bahía de Málaga Cerro Gordo», la ZEC (ES6170009) «Sierras de Alcaparaín y Aguas» y la ZEC (ES61770033) «Ríos Guadalhorce, Fehales y Pereilas». Estos espacios ya se sobrevuelan por las maniobras actuales a un nivel de altura similar a la situación propuesta. Con carácter general, las nuevas maniobras propuestas coinciden en planta y nivel de vuelo con las maniobras existentes. En aquellos casos en los que no se da esta situación de solapamiento, se ha comprobado que con las maniobras propuestas, se sobrevuela una longitud similar a la actual, o bien se minimiza la longitud de sobrevuelo total o se reduce el número de vuelos sobre el espacio protegido.

Teniendo en cuenta lo anterior, el promotor concluye que las nuevas maniobras de salida, llegada y aproximaciones instrumentales para el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol no supondrán una variación significativa de la afección a los espacios Red Natura 2000 respecto a la situación actual, indicando que el proyecto evaluado no compromete la integridad de los lugares ni la coherencia de la Red Natura 2000.

Otros espacios: El Paraje Natural «Desembocadura del Guadalhorce» será el único espacio natural protegido sobrevolado a alturas inferiores a 800 m. Este espacio es coincidente, en toda su extensión, con el humedal incluido en el Inventario de Humedales de Andalucía con código IHA617024 «Desembocadura del Río Guadalhorce» y se encuentra en el ámbito de actuación del Plan de Recuperación y Conservación de Aves de Humedales en Andalucía. Concretamente, el sobrevuelo del espacio se realizará en las salidas por la pista RWY 12 durante unos 750 m a 145 - 248 m de altura. Actualmente dicho espacio no es sobrevolado. No obstante, como se indicó anteriormente, las salidas por la pista RWY 12 se encuentran restringidas, pudiendo utilizarse exclusivamente en situaciones especiales (mantenimiento o contingencias de la pista 13/31), por consiguiente, el sobrevuelo del Paraje Natural será excepcional.

El promotor concluye que las nuevas maniobras de salida, llegadas y aproximaciones instrumentales para el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol no supondrán una variación significativa en la afección a los espacios protegidos potencialmente afectados respecto a la situación actual. En cualquier caso, como se indicó anteriormente, contempla realizar un seguimiento de las notificaciones de incidentes y colisiones con aves, al objeto de controlar posibles afecciones sobre la fauna y áreas protegidas, como se recoge en el apartado «d» de esta resolución.

El Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía concluye que no serán previsibles impactos significativos sobre los objetivos de conservación que determinaron la declaración de los espacios Red Natura 2000 en el ámbito del proyecto. Así mismo, la altura de sobrevuelo en el ámbito de los Parque Nacionales Sierra de las Nieves y Sierra Nevada respetarán los límites verticales de sobrevuelo estipulados en la legislación vigente.

Los Servicios de Espacios Naturales Protegidos de las Delegaciones Territoriales en Granada y Málaga de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul también concluyen sobre la no afección del proyecto a la Red Natura 2000. La Delegación Territorial de Málaga indica que la única afección procede del posible riesgo para las aves en las zonas de aproximación, salida o entrada al aeropuerto, a altitud de vuelo inferior a 1000 m. No hay posibilidad de concreción de ese tipo de riesgo al no existir posibilidad de establecer intersecciones entre rutas de vuelo y recorridos de las aves, dado que esto último es una circunstancia errática y aleatoria.

Este órgano ambiental destaca la medida establecida en la Declaración de impacto ambiental aprobada mediante Resolución de 21 de junio de 2006, de la Secretaría General para

la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del campo de vuelos del aeropuerto de Málaga, Torremolinos y Málaga (Málaga)», relativa a la protección Paraje Natural «Desembocadura del Guadalhorce» durante las maniobras excepcionales que deban sobrevolar el espacio protegido, que se recoge en el apartado «e» de la presente resolución (prescripción 1).

Riesgos ambientales.

El promotor indica que las actuaciones que se definen y evalúan hacen referencia a la modernización de maniobras en el espacio aéreo, por lo que el proyecto no es vulnerable a los riesgos de accidentes o catástrofes que menciona Ley de evaluación ambiental, y el promotor no considera de aplicación el análisis requerido en su artículo 45.f.

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil de la Junta de Andalucía informa de que la documentación ambiental aportada por el promotor es coherente con los aspectos relacionados con las actuaciones y competencias de esta Dirección General, no formulándose objeciones al proyecto.

La vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales es un factor a considerar en el procedimiento de su autorización. Respecto a ello, la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia, para su valoración por el órgano sustantivo previo a la autorización del proyecto.

d. Programa de vigilancia ambiental (PVA)

El EsIA incluye un PVA que tendrá como objetivos el seguimiento ambiental de los impactos detectados, verificar su evolución y alcance, así como detectar la posible aparición de efectos no previstos para incorporar, en su caso, medidas adicionales para su corrección.

Las actuaciones de seguimiento previstas por el promotor en el documento ambiental son:

– Ruido: Se comprobará que los niveles sonoros producidos por la implementación del proyecto se ajustan a las previsiones realizadas en el documento ambiental; se realizará el seguimiento de los niveles de inmisión producidos en puntos receptores del entorno aeroportuario afectados por las nuevas maniobras RNAV a partir de los datos registrados en el sistema de monitoreo de ruido del aeropuerto. Los parámetros de control serán los definidos en la normativa vigente.

– Emisiones atmosféricas: Se realizará el seguimiento de las emisiones asociadas a las nuevas maniobras; la monitorización de las esperas con las nuevas maniobras en relación con el número de vuelos totales; el cálculo del consumo anual de combustible y de emisiones anuales equivalentes de CO₂, así como, la comparación con el escenario actual (previo la ejecución del proyecto).

– Avifauna: Se realizará el seguimiento sobre las notificaciones de incidentes de tráfico de aeronaves con avifauna para analizar la evolución de los impactos con aves respecto a la situación anterior a la implementación de MIDAS. Se mantendrán contactos con AENA, al objeto de solicitarles esta información y poder llevar a cabo el seguimiento de la afección a la avifauna.

– Operativa del aeropuerto: se realizará la revisión de la operativa del tráfico aéreo en el aeropuerto a partir de la entrada en vigor de los nuevos procedimientos RNAV propuestos, al objeto de comprobar la adherencia de las operaciones reales a los procedimientos de salida y llegada diseñados y publicados en el AIP-España, prestando especial atención a los tramos de salidas con altitudes inferiores a los 10.000 pies y los tramos de aproximación con altitudes desde los 5.000 pies.

El promotor propone llevar a cabo estos controles anuales, durante el año siguiente a partir de la puesta en funcionamiento de los nuevos procedimientos y remitir los

correspondientes informes de seguimiento al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

El Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía solicita que le sea trasladado el resultado sobre el seguimiento de las incidencias por los sobrevuelos del Paraje Natural Desembocadura del Río Guadalhorce, en los términos que se indican en la prescripción 2 de esta resolución.

Finalmente, para el correcto desarrollo del PVA y mejorar el seguimiento sobre los impactos potenciales del proyecto, este órgano ambiental ha incluido las prescripciones 3-7 de la presente resolución.

e. Prescripciones adicionales

De forma general, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que se contemplan en el documento ambiental. Además, el promotor deberá cumplir las prescripciones adicionales especificadas en este apartado, las cuales se derivan del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos por parte de los organismos consultados.

Las prescripciones que se enumeran a continuación no eximen al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles ni del cumplimiento de la legislación ambiental que sea de aplicación.

1. Las maniobras de salida que, excepcionalmente, deban ejecutarse por la pista RWY 12, se realizarán, respetando los procedimientos de seguridad operativa, de manera que la trayectoria se aleje tanto, en vertical como en horizontal lo más posible del Paraje Natural de la Desembocadura del Guadalhorce, tal y como establece la Resolución de 21 de junio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del campo de vuelos del aeropuerto de Málaga, Torremolinos y Málaga (Málaga)».

2. El seguimiento de la operativa del aeropuerto incluirá el número de sobrevuelos del Paraje Natural Desembocadura del Río Guadalhorce, el motivo de la excepcionalidad de los sobrevuelos, así como cualquier otra incidencia acaecida durante los mismos (por ejemplo, derrame de combustible, etc.) que puedan derivar en posibles afecciones a este espacio protegido.

3. Se adoptarán las medidas necesarias para registrar e identificar las especies afectadas en las colisiones con aeronaves. Para ello, podrán utilizarse técnicas como el análisis de plumas o de ADN.

4. Cuando en un periodo de dos años se produzcan más de 4 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «vulnerable» o más de 2 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «en peligro de extinción» (teniendo en cuenta el catálogo autonómico de especies amenazadas), se realizará una evaluación y caracterización de las poblaciones afectadas, estudiando la fenología, abundancia y estado de conservación de la población afectada. En función de los resultados, se realizará un análisis de medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales a aplicar.

5. Durante la vigencia del PVA se presentarán informes anuales ante este órgano ambiental, ante la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático de la Junta de Andalucía y ante el Servicio con competencias en materia de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía, sobre el cumplimiento de esta resolución y, concretamente, sobre: los resultados del PVA (apartado «d» de esta resolución); 2) las evaluaciones y estudios requeridos en la prescripción «4», si resultase de aplicación; 3) los sobrevuelos del Paraje Natural Desembocadura del Río Guadalhorce según lo expuesto en la prescripción «2» de esta resolución.

6. Si como resultado del PVA se desprendiese que el proyecto causa impactos ambientales significativos, el promotor considerará la modificación de las trayectorias, o en caso de resultar técnicamente inviable, considerará la aplicación de otras medidas preventivas, correctoras o compensatorias que sean necesarias.

7. El PVA se prolongará, al menos, hasta el tercer año desde la implantación de la nueva operativa. En cualquier caso, se prolongará hasta que se constate, mediante el PVA, la inexistencia de impactos ambientales significativos derivados de su ejecución y que los impactos generados se ajustan a lo previsto en esta resolución.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.^a del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto «Rediseño de las maniobras de salida, llegada y aproximaciones instrumentales para el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Proyecto MIDAS» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, concretamente, se incluye en el grupo 7.d) del Anexo II «Proyectos de aeródromos, según la definición de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, (no incluidos en el anexo I), así como cualquier modificación en la operación de los aeródromos que figuran en el anexo I o anexo II, que puedan tener efectos significativos para el medio ambiente».

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General, resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Rediseño de las maniobras de salida, llegada y aproximaciones instrumentales para el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. Proyecto MIDAS», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución será publicada en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 17 de julio de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

REDISEÑOS DE LAS MANIOBRAS DE SALIDA, LLEGADA Y APROXIMACIONES INSTRUMENTALES PARA EL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL PROYECTO MIDAS





