

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 9373** *Resolución de 6 de mayo de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Acceso norte al aeropuerto de Málaga desde el enlace del p.k. 230 de la autovía del Mediterráneo A-7».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 12 de febrero de 2024, tiene entrada, en esta Dirección General, solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Acceso norte al aeropuerto de Málaga desde el enlace del p.k. 230 de la autovía del Mediterráneo A-7», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como órgano sustantivo y promotor del proyecto.

Este proyecto cuenta con un acta de coordinación de actuaciones, de fecha 21 de octubre de 2020, entre la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, y el Ayuntamiento de Málaga, con el objetivo de llevar a cabo el acceso norte al aeropuerto de Málaga y el desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Málaga en dicho entorno.

Con fecha 12 de marzo de 2024, se solicita al promotor la subsanación del expediente en relación con el estudio de tráfico de la zona, el estudio de los posibles efectos sinérgicos y acumulativos, así como la información cartográfica de los principales elementos del proyecto. Se recibe respuesta el 15 de abril de 2024.

Actualmente, el aeropuerto de Málaga cuenta con un acceso único por el sur, a través de la autovía MA-21, que soporta una gran demanda de tráfico. El objeto del proyecto es dotar de una conexión al aeropuerto de Málaga por el lado norte, desde la nueva ronda de circunvalación oeste de Málaga, proyectando un ramal que conectará la A-7 a la altura del p.k. 230 con los viales del aeropuerto ya construidos.

Con fecha 22 de abril de 2024, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Administración Estatal	
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	Sí.
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí.
Subdelegación del Gobierno en Málaga.	No.
Administración Autonómica	
Cuencas Mediterráneas Andaluzas. Delegación Territorial de Agricultura, Agua y Desarrollo Rural de Málaga. Junta de Andalucía.	No.
Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Málaga. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	Sí.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Diputación Provincial de Málaga	No.
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Consejería de Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Junta de Andalucía.	Sí.
Dirección General de Espacios Naturales Protegidos. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	Sí.
Dirección General de Infraestructuras del Transporte. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Junta de Andalucía.	No.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Junta de Andalucía.	No.
Dirección General de Patrimonio Histórico. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Junta de Andalucía.	Sí.
Dirección General de Política Forestal y Biodiversidad. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	No.
Dirección General de Producción Agrícola y Ganadera. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	No.
Dirección General de Recursos Hídricos. Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	Sí.
Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica. Consejería de Salud y Consumo. Junta de Andalucía.	Sí.
Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	Sí.
Administración Local	
Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre.	No.
Ayuntamiento de Málaga.	No.
Entidades públicas y privadas	
AENA Aeropuertos.	No.
Ecologistas en Acción.	No.
Greenpeace España.	No.
Grupo Ecologista Mediterráneo.	No.
SEO/BirdLife.	No.
Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU).	No.
WWF/ADENA.	No.

Con fecha 6 de junio de 2024, se requieren, a través de su órgano jerárquicamente superior, los informes de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos y de la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en Málaga, que se reciben con fechas 11 de junio de 2024 y 5 de diciembre de 2024, respectivamente.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha 29 de octubre de 2024, se trasladan al promotor los potenciales impactos significativos detectados en relación con la hidrología y el patrimonio cultural, que pueden ser evitados mediante la adopción de determinadas modificaciones al proyecto y se solicita información adicional.

Con fecha 20 de diciembre de 2024, el promotor aporta la información adicional requerida y acepta expresa e íntegramente las modificaciones propuestas, las cuales pasan a integrar la versión final del proyecto sobre la que versa el presente procedimiento.

Analizada la documentación obrante en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y la nueva documentación aportada por el promotor, 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 proyecto consiste en la construcción de un nuevo ramal de conexión de 1,7 km aproximadamente, desde la ronda oeste de Málaga hasta un vial de calzadas separadas ya construido en el recinto aeroportuario. Este nuevo ramal contará con dos calzadas de dos carriles de circulación y 3,5 m de ancho para cada sentido, por los que se podrá circular a un máximo de 80 km/h. El ramal se proyecta en viaducto (E-1) durante 250 m entre el p.k. 0+256 y el p.k. 0+515, para salvar el cruce del futuro vial metropolitano distribuidor y el arroyo Bienquerido.

En el año 2006, la Junta de Andalucía licita las actuaciones para llevar a cabo el encauzamiento del arroyo Bienquerido desde el límite municipal entre Málaga y Alhaurín de la Torre hasta su desembocadura. El presente proyecto continuará este encauzamiento desde el inicio del ramal de conexión de la A-7 con el aeropuerto hasta el límite municipal entre Málaga y Alhaurín de la Torre, en una modificación puntual de 400 m.

Por otra parte, será necesaria la remodelación de la actual ronda oeste de Málaga, que pasará a ser una glorieta elíptica con su eje mayor, de aproximadamente 270 metros, en la dirección de la autovía A-7. La glorieta tendrá tres carriles de 4 metros.

Asimismo, se prevé la conexión directa desde la A-7 con el ramal de acceso al aeropuerto, proyectado en paso superior (E-2), para salvar el cruce sobre el futuro vial metropolitano distribuidor oeste. Constará de un carril de 4 m de ancho.

Finalmente, se contempla la duplicación del ramal de conexión de la A-7 con las carreteras autonómicas A-7052 y A-404, así como el tercer carril de la glorieta del enlace Churriana.

El promotor plantea cuatro alternativas, además de la alternativa 0 o de no actuación, que descarta por no dar solución a los actuales problemas de accesibilidad al aeropuerto en condiciones óptimas de seguridad, ni dar cumplimiento al acta de coordinación de actuaciones entre administraciones.

– Alternativa 1: Tiene origen en el enlace de la ronda oeste con la A-7052. Se producirá el cruce con el arroyo Bienquerido en su tramo inicial y con el arroyo Ciriano en su tramo final, previendo su encauzamiento. Además, se produce el cruce con la glorieta de conexión entre el vial distribuidor y la ronda oeste, en su tramo inicial. Esta alternativa discurre por el margen este del encauzamiento proyectado.

– Alternativa 2: Tiene origen en el enlace de la ronda oeste con la A-7052. Se producirá el cruce con los arroyos Bienquerido y Ciriano en su tramo final, previendo su encauzamiento. Además, se produce el cruce con el vial distribuidor en su tramo final. Esta alternativa discurre por el margen este del encauzamiento proyectado.

– Alternativa 3: Tiene origen en el enlace de la ronda oeste con la A-7052, 350 m más al norte del origen previsto para las alternativas 1 y 2. Se producirá el cruce con los arroyos Bienquerido y Ciriano en su tramo final, previendo su encauzamiento. Además, se produce el cruce con el vial distribuidor en su tramo final. Esta alternativa discurre por el margen oeste del encauzamiento proyectado.

– Alternativa 4: Sus características son las mismas que las de la alternativa 3, sin embargo, esta alternativa discurre por el margen este del encauzamiento proyectado.

Como resultado de los contactos entre el promotor y AENA, se determina la compatibilidad de las alternativas 1 y 4 con la operatividad del aeropuerto y la incompatibilidad con las alternativas 2 y 3. Por otra parte, la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía considera inviable la alternativa 2 por su afección a patrimonio

cultural. Por todo ello y dada además la proximidad de las alternativas 2 y 3 al núcleo urbano de Zapata sólo se analizan y comparan las alternativas 1 y 4.

La alternativa 1 presenta, sobre la alternativa 4, la ventaja de concentrar en un único punto la conexión con la nueva ronda de circunvalación oeste. Además, los cruces sobre el vial distribuidor y el futuro encauzamiento se efectuarían con menor inclinación, por lo que la complejidad de las estructuras necesarias y los impactos generados serían menores. El promotor selecciona la alternativa 1 por ser la opción más favorable desde un punto de vista ambiental.

b. Ubicación del proyecto.

Las actuaciones proyectadas tendrán lugar en la proximidad al aeropuerto de Málaga, en los términos municipales de Málaga y Alhaurín de la Torre, en la provincia de Málaga perteneciente a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

c. Características del potencial impacto.

c.1 Atmósfera y cambio climático.

El promotor analiza los impactos del cambio climático sobre el proyecto para un horizonte temporal de 30 y de 75 años, evaluando la vulnerabilidad de este e identificando las medidas a implementar para adaptarlo a sus efectos. Los factores estudiados son la temperatura, la subida del nivel del mar y las precipitaciones. El promotor concluye que las variaciones previstas no entrañan riesgo a la integridad de la infraestructura proyectada.

Propone medidas de mitigación y adaptación al cambio climático como realizar un diseño eficiente del trazado; minimizar los movimientos de tierra; evitar la destrucción de sumideros de carbono; disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos a motor; adecuar la conservación del pavimento; analizar la calidad del aire; diseñar adecuadamente el drenaje; restauración paisajística; minimizar la erosión en el cauce; y conservar el corredor ecológico que constituye el arroyo Bienquerido, entre otras.

La Oficina Española de Cambio Climático informa que, dado el carácter puntual del proyecto, no se considera que este vaya a tener impactos importantes relacionados con la adaptación y la resiliencia del territorio en el que se ubica.

c.2 Población y salud.

En el entorno de las actuaciones se encuentran zonas habitadas próximas que podrían verse afectadas por un aumento de las emisiones de ruido procedentes de la nueva infraestructura. Estas son la zona residencial de Zapata a 0,95 km y la barriada Mollina o de Zapata a 0,75 km.

Durante la fase de construcción se podrían producir molestias a la población por los desvíos provisionales de tráfico para la construcción del acceso. Estos serán de carácter temporal y se elegirán aquellos desvíos con menor impacto sobre la población y los usuarios.

Por otra parte, el promotor ha realizado un estudio acústico para evaluar la situación inicial y operacional de la nueva infraestructura.

El ruido ambiental de la zona de estudio, en el estado preoperacional, se encuentra influenciado principalmente por la Autovía A-7, las carreteras A-404 y A-7052 y el aeropuerto de Málaga. Con la puesta en marcha del nuevo acceso del aeropuerto aumenta la inmisión acústica. El incremento de los niveles sonoros preoperacionales es generalizado. Se produce un impacto acústico en dos viviendas (ED04 y ED05) de San Mateo/Zapata durante el periodo nocturno, al superarse el valor límite de inmisión de ruido aplicable en las nuevas infraestructuras de competencia autonómica o local (en dBA), establecido en el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica de Andalucía.

Para reducir la afección sobre las viviendas ED04 y ED05 el promotor propone la construcción de una pantalla acústica, de 300 m de longitud y 3 m de altura, que irá desde el p.k. 1+150 al p.k. 1+430, permitiendo reducir en torno a 2-3 dBA los niveles de inmisión de las viviendas afectadas, cumpliendo con los valores límite de inmisión establecidos en la norma.

El proyecto cumple con los objetivos de prevención y calidad acústica, por lo que no se han establecido medidas correctoras. No obstante, una vez puesto en servicio el acceso norte al aeropuerto, se realizará un ensayo acústico para verificar los niveles de inmisión de ruidos.

La Delegación Territorial de Salud y Consumo de Málaga informa que no se esperan impactos significativos en la salud durante el desarrollo del proyecto.

La Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular de la Junta de Andalucía indica que se deberán realizar mediciones *in situ* de los niveles de emisión sonora una vez la infraestructura se encuentre en servicio, en los mismos puntos analizados con anterioridad para comprobar que no se superan los índices de ruido de los objetivos de calidad acústica. Por otra parte, en relación con la contaminación lumínica, recoge la normativa que será de aplicación. Se añade una prescripción al final de esta resolución.

El Plan de Vigilancia Ambiental recoge la realización de controles acústicos anuales durante los tres primeros años tras la puesta en servicio de la infraestructura.

c.3 Suelo, geología y geomorfología.

La zona de estudio se encuentra situada en el extremo suroccidental de las Cordilleras Béticas. La litología que recorre la traza está compuesta por depósitos aluviales; arenas y arenas con gravas; arenas limosas y limos arenosos; y arcillas y limos.

Durante las obras, el desbroce supondrá la eliminación de la capa vegetal del suelo superficial. Se producirá la pérdida permanente de suelo en aquellas zonas donde se vaya a instalar el vial de conexión, sus accesos, enlaces y las instalaciones auxiliares. Para minimizar este impacto, el promotor procederá a retirar, acopiar y conservar adecuadamente la capa de tierra vegetal durante el periodo que duren las obras. El impacto será recuperable en las superficies de ocupación temporal. Una vez finalicen las obras y tras la descompactación del terreno, se extenderá la tierra vegetal y se realizarán hidrosiembras y/o plantaciones de especies autóctonas, de acuerdo con el plan de restauración e integración paisajística.

Durante el funcionamiento aumentarán los procesos erosivos, especialmente en zonas con cierta pendiente y materiales blandos, por la generación de nuevos taludes y la eliminación de la cubierta vegetal. Para minimizar este impacto se prevén medidas de restauración paisajística, para minimizar los procesos erosivos.

Por otra parte, la alteración geomorfológica es el impacto de mayor entidad en la construcción de un vial, desencadenante de gran parte de los impactos que se producen sobre otros factores del medio. Durante la construcción se producirá la modificación de la morfología del terreno por las actuaciones de extracción y depósito de materiales. Estos impactos se harán permanentes durante la fase de funcionamiento. El promotor realizará un estudio detallado de los movimientos de tierra, las posibilidades de reutilización de los materiales extraídos en la propia obra, el diseño de taludes con pendientes suaves y la necesidad de construir muros de escollera para evitar la inestabilidad y erosión, así como el uso de mallas y/o plantaciones para evitar el desprendimiento de taludes. Además, con objeto de reducir la erosión superficial por escorrentía, las aguas procedentes de cunetas y drenajes se conducirán a cauces preexistentes, evitando la aparición de nuevos sistemas de escorrentía.

En caso de que aparecieran suelos contaminados durante las operaciones de excavación estos serán caracterizados y tratados según lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, y el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades

potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. Además, el promotor establece una serie de medidas preventivas para evitar la contaminación de los suelos durante las actividades de la obra.

Para el acceso a la obra se utilizarán caminos existentes, en la medida de lo posible. De ser necesaria la apertura de nuevos caminos, estos coincidirán con caminos de servicio.

La Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular de la Junta de Andalucía recoge las siguientes condiciones en su informe, para la protección de los suelos:

- Se prohíben las labores de mantenimiento o abastecimiento de maquinaria en el ámbito del proyecto, salvo justificación.
- Se deberá disponer de medios técnicos y materiales cerca de los posibles puntos de derrame de sustancias peligrosas.
- Cualquier incidente derivado de la contaminación de suelos deberá notificarse y gestionarse conforme a la legislación vigente.

Estas medidas se incorporan como prescripciones adicionales al final de esta resolución.

c.4 Hidrología superficial y subterránea.

El área de estudio se enmarca en la cuenca hidrográfica del río Guadalhorce, en la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas y sobre el sistema acuífero «Detrítico de Málaga».

Los cursos fluviales de la zona son de pequeña entidad, corto recorrido, acusada torrencialidad y elevada erosividad. Los arroyos próximos a la traza más importantes son:

- Arroyo Bienquerido: curso fluvial de mayor importancia en el entorno, desemboca en el río Guadalhorce. Su reciente encauzamiento cruza el futuro trazado, a la altura del p.k. 0+400. Para salvar dicho cruce se ha diseñado el viaducto E-1. Además, es necesario modificar 400 m del encauzamiento del arroyo, previo a su paso bajo el viaducto, para alojar el ramal directo del enlace con la A-7.
- Arroyo Ciriano: recientemente encauzado en su parte final, previo a su desembocadura en el arroyo Bienquerido. Este arroyo no será cruzado directamente por los viales del proyecto.

Durante los trabajos se podría producir el arrastre de sólidos, residuos, derrames, vertidos de aguas residuales o efluentes que se generen en la propia obra. Para proteger la calidad de las aguas el promotor instalará balsas de decantación, barreras de retención de sedimentos en el entorno del arroyo Bienquerido y establecerá un sistema de gestión de residuos. Las actuaciones se restringirán a la zona de ocupación de las obras, en el interior del límite marcado por el jalonamiento provisional. Se realizará un control del movimiento de tierras en las inmediaciones de los cauces, para evitar que lleguen sedimentos a las aguas superficiales. Se procurará que los trabajos de restauración se ejecuten lo antes posible para evitar potenciales afecciones al sistema fluvial.

Durante el funcionamiento, el principal impacto que podría producirse es el efecto barrera sobre la red de drenaje natural y un incremento de la escorrentía, pudiendo dar lugar a inundaciones en caso de grandes avenidas. Además, la modificación del encauzamiento podría afectar a la red hidrográfica local y generar problemas erosivos. También se podrían producir vertidos ocasionales y derrames de aceites y grasas. El promotor propone un sistema de balsas para la retención de los vertidos accidentales y evitará las canalizaciones rígidas y lineales, adaptando el encauzamiento a la realidad física existente, protegiendo con escollera la salida de las obras de drenaje y restituyendo la granulometría original del lecho.

La Dirección General de Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía informa que, en la zona de actuación, se localizan varios cauces, siendo los principales afectados el arroyo Bienquerido y su tributario, el arroyo Ciriano. Concluye que la actuación proyectada podría producir afección significativa sobre la hidrografía de la zona, tanto sobre el dominio público hidráulico, como sobre la zona de servidumbre y policía del arroyo Bienquerido, por la afección a la estructura de la red hidrológica local, al flujo hídrico superficial, así como a la calidad de las aguas, especialmente por el posible arrastre de materiales removidos durante la ejecución de los trabajos. Por ello, solicita que el promotor realice un estudio hidrológico-hidráulico que abarque el tramo aguas arriba de las obras de drenaje transversal propuestas y existentes, comprobando su correcto funcionamiento y permitiendo el desagüe del caudal de la avenida de 500 años de periodo de retorno. Finalmente, considera que las medidas planteadas en el documento ambiental son adecuadas, pero que pueden ser ampliadas y/o complementadas, incluyendo una serie de medidas que incluye en su condicionado.

El promotor acepta íntegramente las medidas propuestas por la Dirección General y aporta el estudio solicitado, en su escrito de 20 de diciembre de 2024, en el que compara la situación actual y futura mediante modelizaciones, concluyendo que la cota de lámina de agua para el periodo de retorno de 500 años es ligeramente inferior que la prevista para el mismo periodo con el diseño actual, ya que en el desvío del encauzamiento se baja ligeramente la rasante del cauce. Esto se debe a que el desvío proyectado del encauzamiento hará que disminuya la rasante del cauce. Por otra parte, comprueba el correcto funcionamiento hidráulico de las obras de drenaje transversal proyectadas, cumpliendo con un margen de 0,5 m de resguardo libre hasta la plataforma. Además, indica que mantendrá el drenaje transversal del p.k. 0+830. Las obras de drenaje longitudinal se han dimensionado para desaguar el caudal correspondiente a un periodo de retorno de 25 años.

En relación con la hidrología subterránea, se podría alterar la calidad de las aguas como consecuencia de la infiltración de grasas o hidrocarburos durante las obras y el funcionamiento de la infraestructura. El promotor garantizará que las excavaciones no afecten ni al nivel freático, que se encuentra a 10-15 m de profundidad, ni a la zona de recarga de los acuíferos. El drenaje proyectado recoge y conduce las aguas pluviales fuera de los taludes y la plataforma. Además, realizará un control estricto sobre los posibles vertidos accidentales de contaminantes que se produzcan directa o indirectamente y, en caso de que el acuífero se vea afectado, se establecerán las medidas necesarias para la descontaminación de este.

c.5. Flora, vegetación y Hábitats de Interés Comunitario.

En la zona predominan las áreas urbanas asociadas a la red viaria, aparcamientos, zonas industriales y el aeropuerto de Málaga. Además, se encuentran áreas de cultivos herbáceos en regadío, productos hortícolas y árboles leñosos.

El promotor indica que, según se recoge en el Visualizador de Especies Protegidas de Andalucía de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, para la cuadrícula de 5x5 km en la que se localiza el proyecto, se encuentran las siguientes especies de flora amenazada:

- *Celtis australis* (Almez) incluida en la categoría de «vulnerable» en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (Decreto 23/2012).
- *Iberis fontqueri*: Especie endémica del sur de la Península Ibérica, catalogada como «vulnerable» en la Lista Roja de la Flora Vasculares Española.
- *Sideritis reverchonii*: Especie endémica del sur de la Península Ibérica, incluida en la Lista Roja de la Flora Vasculares de Andalucía.

La información recogida en la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM), indica que la vegetación potencial de la zona de estudio se presenta en dos bandas, la primera de ellas representada por una saucedada termófila de *Salix pedicellata*

y la segunda por una chopera blanca de *Populus alba*. Asociado al encauzamiento de los arroyos Ciriano y Bienquerido, se encontraría potencialmente una chopera blanca, sin embargo, esta serie de vegetación es muy escasa, debido a su destrucción a causa de la actividad agrícola de la zona. Por otra parte, está la vegetación asociada a los márgenes de los arroyos de la zona, constituida por especies como *Ricinus comunis*, *Malva sylvestris*, *Borago officinallis*, *Vicia sp.* o *Ecbalium elaterium*.

El hábitat de interés comunitario (HIC) más cercano es el 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp.*, a 590 m al sureste del proyecto.

Además, existe posible presencia de la especie exótica invasora *Arundo donax L.* (Caña común). El promotor ha elaborado un protocolo de erradicación y control de flora alóctona y realizará una prospección florística antes del inicio de las obras y, en caso de detectar esta especie, eliminará todos los ejemplares presentes, aplicando la metodología especificada en el documento «Optimización de técnicas para el control y erradicación de la gramínea invasora *Arundo donax L.* en ecosistemas fluviales», mediante métodos mecánicos y evitando el empleo de fitocidas.

La principal afección sobre la vegetación se producirá durante la fase de construcción, por las actuaciones de desbroce y movimientos de tierra, que conllevarán la eliminación de la vegetación en las zonas de ocupación temporal y permanente. Las principales afecciones se producirán sobre cultivos de escasa producción o abandonados.

La modificación del encauzamiento del arroyo Bienquerido producirá una afección directa sobre 5.244 m² de una zona destinada al cultivo de cítricos. También, se verán afectadas un total de 130 palmeras que se encuentran en las proximidades del encauzamiento actual. El promotor propone el trasplante de todas las palmeras afectadas a zonas aledañas al proyecto.

El promotor realizará una prospección florística previa al inicio de las actuaciones, con el fin de detectar la presencia de ejemplares catalogados en la zona y proponer las medidas adecuadas para su protección. Además, plantea medidas como el jalonamiento del trazado, caminos y zonas de instalaciones auxiliares, así como la recuperación y acopio de los primeros 30 cm de tierra vegetal para su posterior extendido.

Finalmente, los criterios de reposición que se utilizarán para restaurar las superficies alteradas tendrán la prioridad de utilizar especies autóctonas, características de los hábitats potenciales de la zona.

c.6 Fauna.

El promotor indica que, según la información del Visualizador de Especies Protegidas de Andalucía de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, para la cuadrícula de 5x5 km del proyecto, no se identifican especies de fauna amenazada. Tampoco, existen planes de conservación y recuperación de especies de fauna amenazada, siendo el más cercano el Plan de Recuperación y Conservación de Aves de Humedales «Laguna de Los Prados» a 2,2 km al este del proyecto.

Por otra parte, según el Inventario Español de Especies Terrestres (IEET), en la cuadrícula de 10x10 km, se han inventariado un total de 164 especies, de las cuales 46 se incluyen en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE), de las que destaca el alzacola rojo (*Cercotrichas galactotes*) y el murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*), por estar catalogadas como «vulnerables» en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA).

Dadas las características de la zona de estudio, la biodiversidad faunística es escasa, al tratarse de un entorno muy antropizado.

Durante la construcción, se producirán impactos que se harán permanentes en la fase de funcionamiento. El principal es la fragmentación del hábitat y el efecto barrera. También se podrían producir atropellos o colisiones de fauna por la circulación de vehículos, así como afecciones en las pautas de comportamiento durante los periodos de reproducción y cría, por el ruido generado por la infraestructura. Por otra parte, el encauzamiento del arroyo Bienquerido puede variar las condiciones fisicoquímicas del

cauce o producir la acumulación de sedimentos en el lecho, pudiendo incidir negativamente sobre la composición de las cadenas tróficas que sustentan este tipo de ecosistemas. El promotor instalará rampas rugosas en las cunetas de las obras de drenaje transversal y adecuará las paredes y arquetas con objeto de permitir el escape de los pequeños mamíferos vertebrados que pudieran caer en ellas.

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección faunística a lo largo de toda la traza, prestando especial atención a la presencia de avifauna y de nidos, que serán traslocados, si fuera necesario. En caso de detectar alguna especie protegida, se notificará a la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía y se acordarán posibles medidas para evitar cualquier tipo de afección. Se respetarán las limitaciones establecidas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, así como las determinaciones establecidas en la Ley 8/2003, de 28 de octubre, de flora y fauna silvestres.

Para minimizar las molestias a la fauna, se respetarán las horas del día con mayor actividad biológica, restringiendo el horario de las actividades de obra entre las 07.00-09.00 y las 18.00-20.00. También se limitarán las actividades más ruidosas entre los meses de marzo y junio.

Por otra parte, con el fin de minimizar posibles atropellos de fauna, se contempla la instalación de un cerramiento perimetral, que contará con dispositivos de escape para grandes y medianos vertebrados terrestres atrapados dentro de la traza. Además, el proyecto incluye la construcción de un viaducto de 250 m de luz, sobre el encauzamiento del arroyo Bienquerido, siendo un paso permeable para la fauna.

Este órgano ambiental considera que son necesarias medidas de protección adicional sobre la fauna, como el seguimiento del efecto barrera de la infraestructura y un adecuado diseño de los pasos de fauna, por lo que se añaden prescripciones al final de esta resolución.

c.7 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

En el entorno del proyecto, no se localizan espacios naturales protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000. El más cercano es la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES6170033 «Ríos Guadalhorce, Fahalas y Pereilas» a 5,7 km del proyecto, 4 km aguas abajo se encuentra el «Paraje Natural de la desembocadura del Guadalhorce» y a 2,2 km la «Laguna de los Prados» incluida en el Inventario de Humedales de Andalucía.

El proyecto no coincide territorialmente con Áreas Importantes para la Conservación de las Aves (IBA). La más próxima es la IBA 241 «Serranía de Ronda, Sierras Bermeja y Crestellina» a unos 2,3 km.

Finalmente, el proyecto no tiene coincidencia con montes de utilidad pública, el más cercano está a 0,7 km al norte, se denomina «Riberas del Guadalhorce».

El promotor incluye medidas protectoras en el documento ambiental, como la colocación de barreras de retención de sedimentos durante la fase de construcción; la habilitación de una balsa de decantación y zona de lavado de cubas; tratamiento de aguas procedentes de las zonas de instalaciones auxiliares; control de vertidos; colocación de dispositivos interceptores de vertidos contaminantes en la fase de funcionamiento y aplicación de técnicas de bioingeniería que minimizarán la erosión de los taludes del encauzamiento y, por lo tanto, el arrastre de sólidos.

La Dirección General de Espacios Naturales Protegidos de la Junta de Andalucía informa que las actuaciones proyectadas no tienen coincidencia con espacios Red Natura 2000 y no prevé afecciones directas o indirectas.

Este órgano ambiental considera que, aunque las actuaciones no son coincidentes con espacios naturales protegidos, la adopción de medidas en la fase de construcción será fundamental para la prevención de impactos aguas abajo del río Guadalhorce, donde se encuentra el Paraje Natural Desembocadura del Río Guadalhorce. Cobra relevancia el diseño de medidas protectoras para evitar la contaminación y el arrastre de sedimentos a la red hidrológica, lo que se traslada al promotor en escrito de petición de aceptación de

condiciones, de 29 de octubre de 2024. El promotor indica que las medidas previstas en el documento ambiental para la protección de los sistemas fluviales y recursos hídricos permitirán la protección del Paraje Natural Desembocadura del Río Guadalhorce.

c.8 Paisaje.

La zona de estudio se encuentra en el ámbito paisajístico «Valle del Guadalhorce».

Durante las obras, se producirá una afección paisajística puntual por la ubicación de las instalaciones auxiliares de obra, así como por los movimientos de tierra y el desbroce de la vegetación.

Durante el funcionamiento, se producirá la afección permanente al paisaje por las estructuras proyectadas. El promotor indica que el carácter antrópico del territorio permitirá la integración paisajística de la estructura en la zona y no tendrá una relevancia especial en el carácter global del paisaje.

La Dirección General de Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía indica que se deberá proteger y mejorar, especialmente, el cauce del arroyo Bienquerido y sus márgenes, debiendo presentarse un plan de medidas de protección del paisaje fluvial de los cauces afectados por la actuación.

El promotor plantea medidas encaminadas a la recuperación y mejora del paisaje fluvial y de las funciones ecológicas e hidrológicas de este, evitando la pérdida de material aguas abajo y favoreciendo la colonización biológica de especies climáticas del entorno.

c.9 Patrimonio cultural y vías pecuarias.

Tras la consulta al Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, el promotor indica que el proyecto no causa afección directa sobre bienes catalogados del patrimonio cultural, histórico y artístico de Andalucía. El más próximo es el «Acueducto de la Fuente del Rey», a 65 m, inscrito en dicho Catálogo como Bien de Interés Cultural (BIC) y que cuenta con una orden, de 16 de abril de 2018, por la que se declara la zona de servidumbre arqueológica al espacio vinculado al acueducto y en la que se establece una banda de 10 m de protección del bien.

Además, el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga recoge una zona de protección arqueológica denominada «Yacimientos en el aeropuerto», que cuenta con una zonificación arqueológica tipo 3 de vigilancia arqueológica, donde se deberá realizar la vigilancia de los movimientos de tierra por parte de un técnico arqueólogo.

Durante la fase de construcción, no se prevén impactos sobre el patrimonio cultural inventariado. En caso de hallazgo, se procederá a la paralización inmediata de las obras y a la comunicación a la Delegación Provincial de Cultura de Málaga, para poder establecer las cautelas arqueológicas, que permitan la valoración y conservación de los restos, en aplicación del artículo 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

Por otra parte, el promotor recoge algunas medidas adicionales: si durante la vigilancia del técnico arqueólogo se observan estructuras antiguas, o los suficientes vestigios susceptibles de interés para su estudio científico, la parcela pasaría automáticamente a la consideración de zona de sondeos. Para prevenir cualquier afección no contemplada en el proyecto, se señalará y se jalonará temporalmente la banda de afección del proyecto hasta la finalización de las obras para impedir cualquier movimiento de tierras fuera de la zona delimitada. Adicionalmente, se balizarán los terrenos cercanos a la «acequia en acueducto con arquerías» del Cortijo Tabico Bajo.

El Servicio de Protección del Patrimonio Histórico de la Delegación Territorial de Málaga informa sobre los bienes que se encuentran en la zona de estudio:

- Yacimiento fenicio arcaico «La Rebanadilla».
- Yacimiento «Cortijo de Zapata. Núcleo de población indígena en época fenicia».
- Yacimiento «Loma Negra II».
- BIC «Sitio Histórico del Acueducto de la Fuente del Rey».

En relación con el «Acueducto de la Fuente del Rey» señala que es un bien de interés en materia de percepción visual, por lo que será necesario evitar la contaminación visual en materia de percepción patrimonial y visual del bien.

Por otra parte, las zonas de préstamos de materiales no han sido prospectadas por el promotor, encontrándose bienes catalogados cercanos. La zona de préstamos «El Berrocal» se encuentra a pocos metros del yacimiento romano «Mestanza 1»; mientras que la zona de préstamos «El Romeral» está próxima a la «Villa romana de Manguarra y San José (Cártama)». El Servicio de Protección del Patrimonio Histórico condiciona las actuaciones a la realización de una actividad arqueológica preventiva en las tres áreas estudiadas por el promotor para préstamos de materiales, así como un control arqueológico de movimientos de tierra como medida genérica para toda la superficie afectada por la obra. En caso de que los resultados sean positivos, deberán realizarse actuaciones específicas.

Las actuaciones proyectadas no coinciden con vías pecuarias, siendo la más cercana la «Vereda de Ardales a Málaga», situada en su punto más cercano a 200 m al norte del proyecto.

Estas condiciones han sido expresamente aceptadas por el promotor.

c.10 Préstamos e instalaciones auxiliares.

El promotor prevé el aporte de un total de 202.440 m³ de suelo para rellenos y valora 3 posibles zonas de préstamos de materiales.

Préstamo	Distancia a la traza (km)	Volumen reserva (m ³)	Hidrología	Distancia a ZEC
El Berrocal.	19	300.000	170 m río Guadalhorce.	170 m.
El Romeral.	6	350.000	350 m arroyo Breña o del Valle.	4 km.
Rebanadilla.	15	200.000	300 m arroyo de La Rebanadilla.	2 km.

Selecciona el préstamo «El Berrocal» por disponer de un mayor volumen de recurso, por la calidad del material y por las posibilidades de ampliar la zona de explotación en caso de ser necesario. Tras el uso de las zonas de préstamo, el promotor procederá a su restauración con los materiales sobrantes de la excavación, devolviendo el terreno a su relieve original y realizando una hidrosiembra. Este órgano ambiental considera que se deben establecer medidas de protección del río Guadalhorce por su cercanía a la zona de préstamos seleccionada, por lo que se ha añadido una prescripción adicional al final de esta resolución.

El resto de los materiales necesarios para la correcta ejecución de la obra procederán de canteras, yacimientos y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y con planes de restauración aprobados. El promotor propone 4 canteras, a una distancia de entre 4 y 8 km del proyecto. Por otra parte, prevé un volumen total de tierras sobrantes de 49.526 m³ que serán destinadas a la restauración de las zonas utilizadas para préstamos.

En cuanto a las instalaciones auxiliares, se colocarán en el p.k. 0+290 y el p.k. 0+850, ambas en la margen izquierda del vial proyectado. El promotor indica que de forma previa a la obra analizará la localización de todas las instalaciones de obra, comprobando que se sitúan fuera de las zonas de exclusión.

c.11 Efectos sinérgicos y acumulativos.

En la zona de estudio, existen actualmente varias infraestructuras, entre ellas destacan: tres carreteras autonómicas: A-7052, A-404 y A-7051, la autovía A-7 y el aeropuerto de Málaga. Además, está proyectada la construcción del vial metropolitano distribuidor oeste de Málaga por la Junta de Andalucía y el desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de Málaga, todo ello recogido en el acta de coordinación de actuaciones.

Respecto a las afecciones por sinergias sobre la fauna, el punto más sensible de la zona de estudio es el encauzamiento del arroyo Bienquerido al actuar como refugio de fauna. Teniendo en cuenta el carácter antropizado de la zona y la adopción de medidas protectoras para garantizar la permeabilidad faunística de las infraestructuras y la protección del encauzamiento, no se esperan efectos sinérgicos y acumulativos por las infraestructuras presentes y futuras.

En cuanto a los posibles efectos sinérgicos sobre la población y la calidad atmosférica, el promotor concluye que el conjunto de los proyectos contribuirá a elevar los niveles de ruido y emisiones, por lo que propone medidas como la colocación de pantallas acústicas en aquellas zonas donde se superan los valores límite establecidos en la legislación.

d. Análisis de los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes.

El promotor analiza los siguientes riesgos:

– Riesgo geológico-geotécnico: En la zona de estudio predominan suelos arcillosos y margosos poco consolidados, que pueden dar lugar a asentamientos en el apoyo de terraplenes y estructuras, así como encharcamientos que originen problemas en el cimiento de los rellenos.

– Riesgo hidrogeológico: El trazado no afecta al régimen natural de las aguas subterráneas, aunque la existencia de arcillas saturadas a poca profundidad podría tener asociado que se produzcan asentamientos de terraplenes en la zona.

– Riesgo sísmico: Según el mapa de peligrosidad sísmica, la zona de estudio presenta una velocidad de aceleración de 0,11 g, siendo de aplicación la Norma Sismorresistente. Atendiendo a esta norma, se minimizan las consecuencias sísmicas sobre el proyecto.

– Riesgo de inundación: El ámbito del proyecto se encuentra afectado por zonas inundables delimitadas por la lámina de agua de 500 años (T=500). El encauzamiento de los arroyos Ciriano y Bienquerido minimiza el riesgo de inundación de los terrenos colindantes al proyecto.

– Riesgo de incendios forestales: No existen masas forestales que puedan ser significativamente afectadas. El promotor ha elaborado un Plan de Protección de Incendios.

– Riesgo de vertidos accidentales: Se podrían producir vertidos durante la construcción y el funcionamiento de la infraestructura. El promotor indica que las variables ambientales que se pudieran afectar y las posibilidades de extender el vertido por los cauces son mínimas.

El promotor concluye que las actuaciones consideradas en el proyecto no presentan efectos significativos sobre los factores estudiados.

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil de la Junta de Andalucía informa que el promotor ha tenido en cuenta los efectos derivados de los posibles riesgos ante accidentes y catástrofes naturales, no formulando objeciones.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño del mismo, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previa autorización del proyecto.

e. Programa de vigilancia ambiental.

El documento ambiental contiene un programa de vigilancia ambiental cuyos objetivos se centran en controlar la correcta ejecución y eficacia de las medidas previstas en el proyecto de construcción, comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas, detectar impactos no previstos y prever las medidas adecuadas para reducirlos.

A continuación, se destacan algunas de las actuaciones más relevantes propuestas por el promotor:

- Correcta ejecución de las pantallas acústicas, con un control al menos al replanteo y a la finalización de las obras, así como el correcto estado de las pantallas, con un control tanto en fase de prueba como anualmente, durante los tres primeros años de la fase de funcionamiento.
- Prospección faunística de acuerdo con las características fenológicas de las diferentes especies y siempre antes del inicio de las obras.
- Comprobación de la ausencia de actividades ruidosas y molestas durante la época de reproducción y cría de las especies de fauna más sensibles de la zona.
- Control y seguimiento arqueológico en aquellos lugares donde se realicen movimientos de tierras.
- Control de las actuaciones de restauración e integración paisajística.
- Como resultado del análisis técnico, esta dirección general considera necesarios controles adicionales que se incluyen en el apartado de prescripciones de la resolución.

f. Prescripciones adicionales.

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, se desprende que es necesario añadir al proyecto las siguientes prescripciones adicionales que el promotor deberá cumplir e integrar en el proyecto, junto con las demás medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada. Ello no le exime de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales, que resulten legalmente exigibles, ni del cumplimiento de la legislación ambiental vigente.

1. Las medidas de protección del sistema hidrológico y protección de la calidad del agua recogidas en el documento ambiental también serán de aplicación durante los trabajos de extracción de materiales del préstamo «El Berrocal», así como durante la restauración de este, una vez finalizadas las actuaciones.

2. Se deberá tener en cuenta el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento núm. 1 (2015)» a la hora de diseñar los nuevos pasos de fauna y evaluar la viabilidad de los pasos existentes.

3. Se incluirá el seguimiento del efecto barrera creado por la infraestructura y la eficacia de las medidas correctoras (pasos de fauna, dispositivos de escape en el cerramiento, etc.). A tal efecto, deberá diseñarse y ejecutarse un plan de seguimiento específico que abarcará hasta al menos el tercer año tras la puesta en marcha de la infraestructura y tomará como referencia los siguientes documentos elaborados por el grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte:

a. Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las Infraestructuras de Transporte. Documento núm. 2 (2008).

b. Prescripciones Técnicas para hacer Efectivos los Seguidimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentación y Archivo del Seguimiento Ambiental). Documento núm. 8 (2020).

4. Serán de aplicación las disposiciones relativas a la contaminación lumínica recogidas en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones Técnicas Complementarias EA-01 a EA-07. Además, serán de aplicación las disposiciones relativas a la contaminación lumínica recogidas en el artículo 60 y siguientes de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

5. Se prohíben las labores de mantenimiento o abastecimiento de maquinaria en el ámbito del proyecto, salvo justificación.

6. Se deberá disponer de medios técnicos y materiales cerca de los posibles puntos de derrame de sustancias peligrosas.

7. El inicio de la actividad, al ser susceptible de producir contaminación por residuos peligrosos, se deberá comunicar a la Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente, así como cualquier incidente derivado de la contaminación de suelos y deberá gestionarse conforme a la legislación vigente:

a. Decreto 73/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía.

b. Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

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 citada norma.

El procedimiento se regula 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 «Acceso norte al aeropuerto de Málaga desde el enlace del p.k. 230 de la autovía del Mediterráneo A-7» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) de la Ley de evaluación ambiental.

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 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, 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 «Acceso norte al aeropuerto de Málaga desde el enlace del p.k. 230 de la autovía del Mediterráneo A-7», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

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, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 6 de mayo de 2025.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ACCESO NORTE AL AEROPUERTO DE MÁLAGA DESDE EL ENLACE DEL P.K.230 DE LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7

