

PROYECTO BÁSICO

AEROPUERTO DE MÁLAGA – COSTA DEL SOL

DELIMITACIÓN E INDEMNIZACIÓN POR SUPRESIÓN DE
OBSTACULOS



ÍNDICE GENERAL

DOCUMENTO Nº1. MEMORIA

- 1.1.- ANTECEDENTES
- 1.2.- OBJETO DEL PROYECTO
- 1.3.- SITUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS TERRENOS AFECTADOS
- 1.4.- DATOS DE IDENTIFICACIÓN DE FINCAS Y PLANOS PARCELARIOS
- 1.5.- DOCUMENTOS DE LOS QUE CONSTA EL PROYECTO

DOCUMENTO Nº2. RELACIÓN DE TITULARES

DOCUMENTO Nº3. ANEXOS

- DOCUMENTO Nº 1: PLANO DE SITUACIÓN
- DOCUMENTO Nº 2: PLANO PARCELARIO
- DOCUMENTO Nº 3: FICHAS INDIVIDUALES
- DOCUMENTO Nº 4: PLANO SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELECTRICAS
- DOCUMENTO Nº 5: PLANO SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES
- DOCUMENTO Nº6: RAZONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL QUE JUSTIFICAN LA
TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE POR EL PROCEDIMIENTO DE
URGENCIA

DOCUMENTO Nº 1. MEMORIA

ÍNDICE DE LA MEMORIA

- 1.1. ANTECEDENTES
- 1.2. OBJETO DEL PROYECTO
- 1.3. SITUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS TERRENOS AFECTADOS
- 1.4. DATOS DE IDENTIFICACIÓN DE FINCAS Y PLANOS PARCELARIOS
- 1.5. DOCUMENTOS DE QUE CONSTA EL PROYECTO

1.1 ANTECEDENTES

El Aeropuerto de Málaga (IATA: AGP, ICAO: LEMG), oficialmente aeropuerto de Málaga - Costa del Sol, en la actualidad ocupa el cuarto lugar en cuanto a volumen de tráfico entre los aeropuertos de España, tercero de la Península Ibérica, y el puesto veinte en la Unión Europea. En 2017 alcanzó los 18.628.876 pasajeros (16.120.479 en vuelos internacionales) y 137.092 operaciones de despegue y aterrizaje, cifras que lo sitúan como la gran puerta de entrada del turismo, no sólo para la Costa del Sol, sino para toda Andalucía ya que representa en torno al 85% del tráfico internacional de toda la comunidad y sobre todo, es el único que puede ofrecer un amplio abanico de destinos, debido al gran incremento del tráfico aéreo en el aeropuerto.

En la disposición cuarta del Plan Director del Aeropuerto de Málaga, aprobado por ORDEN FOM/2615/2006, de 13 de julio es donde se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y se delimita la zona de servicio del aeropuerto. En él se indica que los terrenos, construcciones e instalaciones que circundan los aeropuertos y las ayudas a la navegación aérea, están sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, o normativa que lo sustituya, con el objeto de garantizar la seguridad aérea de las aeronaves.

A fin de compatibilizar el entorno con el planeamiento aeroportuario, y de conformidad con la Disposición Adicional Única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, en los planos 5.1, 5.2 y 5.3 del Plan Director, se encuentran recogidas las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga, tanto las establecidas en el Real Decreto 943/1987 como las propuestas hasta su desarrollo previsible.

En el Plan Director de 2006, en el apartado 5.2.3. Estudio y valoración de alternativas, se analizaban hasta catorce alternativas para la configuración del campo de vuelo, de las cuales se seleccionaron cinco de ellas, siendo la alternativa finalmente adoptada la construcción de una segunda pista de 2.750 metros de longitud, con recorrido de despegue de 3.050 metros, y 45 metros de ancho con orientación 12/30, formando un ángulo de 14° con la pista existente, tres calles de salida rápida a 1.360 metros, 1.800 metros y 2.175 metros del umbral 12, otra calle de salida de 45° a 360 m y una última de 90° sobre el mismo umbral.

El Plan Director de 2006 el Aeropuerto de Málaga está integrado dentro del FIR/UIR de Madrid, disponiendo para realizar sus funciones de los siguientes espacios aéreos y dependencias:

- Área de Control de Sevilla (Sevilla TMA).
- Zona de Control (Málaga CTR). Los límites y características de esta Zona de Control se especifican en el AIP de España (AD2-LEMG3, 27 de noviembre de 2003). El límite superior está a nivel de vuelo 75 y el inferior en el terreno o agua, siendo la dependencia que suministra el servicio de control Málaga APP.

El Real Decreto 1842/2009, de 27 de noviembre, actualizó las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Málaga.

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 incluye la utilización de la pista 12/30 en los términos siguientes:

" ... En concreto, las maniobras de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto de Málaga por la pista (12-30), se llevarán a cabo de forma que se minimice el impacto acústico. Para alcanzar este objetivo, los aterrizajes se realizarán por la cabecera 12 y los despegues por la cabecera 30, salvo en los casos que se indican a continuación:

- *Actuaciones de mantenimiento en la pista (14-32), las cuales serán informadas con suficiente antelación a los representantes de los municipios afectados.*
- *Contingencias en la pista (14-32) que pudieran dejar inoperativa esta pista.*
- *Aproximación frustrada por la cabecera 12.*

Estas maniobras 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 "

En los planos 5.2 y 5.3 del Plan Director, mencionados anteriormente, se incluyen las servidumbres aeronáuticas asociadas a las maniobras de aproximación por pista 30.

El Real Decreto 1842/2009, de 27 de noviembre, se incluyen las servidumbres de aproximación por pista 30 y de ascenso al despegue por pista 12.

En el umbral 12 hay un sistema de aterrizaje por instrumentos compuesto por equipo localizador, equipo de trayectoria de planeo y equipo medidor de distancias. Asimismo, se han incorporado un equipo medidor de distancias para el sistema de aterrizaje por instrumentos, tanto de la pista 13 como de la pista 31, dos radiofaros omnidireccionales VHF asociados con

equipos medidores de distancias, dos radares, un centro de emisores y receptores junto a la actual instalación radioeléctrica situada en Cuesta de la Reina, dos centros de emisores, un centro de emisores alternativo, un centro de receptores alternativo y dos radioenlaces. Además, se han dado de baja dos centros de emisores, un centro de receptores, la radiobaliza intermedia de la pista 14, un sistema TACAN y un enlace hertziano.

El Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol es el único aeropuerto del Sur de España con horario H24. Los aeropuertos alternativos en horario nocturno serían los aeropuertos de Alicante y Adolfo Suárez-Madrid Barajas.

Además, el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol es uno de los 5 aeropuertos designados como puntos de entrada con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional, junto con Barcelona, Gran Canaria, Madrid y Palma de Mallorca. Por otra parte, el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol es base de operaciones de Urgemer que atiende las emergencias médicas del Instituto General de Gestión Sanitaria (INGESA) de Melilla.

Por último, según establece el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto, el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol es un aeropuerto de utilización conjunta por una base aérea y un aeropuerto civil.

1.2. OBJETO DEL PROYECTO

Como ya se ha indicado anteriormente, la ampliación efectuada en el Aeropuerto de Málaga con objeto de aumentar el número de operaciones en un destino muy demandado, coincide con la existencia de una serie de obstáculos todos ellos de construcción anterior al año 2009, fecha del Real Decreto 1842/2009, (BOE 29 de enero de 2010) de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Málaga.

Así y con el fin de completar la puesta en servicio de la pista 12-30 del aeropuerto de Málaga para las contingencias admitidas en la DIA de la ampliación del campo de vuelos del aeropuerto de Málaga, BOE 27 de julio de 2006, se hace necesaria la eliminación de una serie de obstáculos, que se encuentran en la cercanía de la cabecera 30 y que no permiten en la actualidad ni aterrizar por la cabecera 30 ni despegar por la 12.

Es por tanto, objeto del presente Proyecto, la delimitación de las construcciones y elementos de titularidad privada existentes en las zonas definidas en el plano de afección adjunto, que vulneran las servidumbres aeronáuticas dominantes establecidas al efecto por el citado Real Decreto 1842/2009, de 27 de noviembre.

Todos los obstáculos se encuentran fuera del límite de propiedad del aeropuerto, destacando, por su vulneración de las superficies limitadoras de obstáculos, unas instalaciones de Canal Sur (torre de comunicaciones y cartel). El resto de los obstáculos a eliminar se encuentran situados en parcelas privadas, siendo uno de ellos un edificio en estructura, cuya construcción está paralizada desde hace tiempo y un cartel publicitario monoposte.

Entre las atribuciones que ostenta la Sociedad Mercantil Estatal Aena, S.A., responsable de las infraestructuras aeroportuarias y del espacio aéreo español, está la de hacer efectivas las servidumbres aeronáuticas establecidas. Para lo cual se solicitará al Ministerio de Fomento, la adopción de cuantas medidas sean adecuadas para la defensa de dichas servidumbres cuya naturaleza, extensión y limitaciones vienen definidas del ya citado Real Decreto 1842/2009, de 27 de noviembre

Respecto de la utilidad pública del presente proyecto de imposición de servidumbre, se declara de manera genérica de acuerdo al contenido del Art. 29 del Decreto 584/1972, de servidumbres aeronáuticas que indica:

Artículo 29. Incorporación de las servidumbres aeronáuticas a los planes directores y al planeamiento territorial o urbanístico.

1. La aprobación del establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas comportará para cualesquiera planes o instrumentos de ordenación estatales, autonómicos o locales que se encuentren afectados, la incorporación de las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio. A tales efectos, será obligatoria la adaptación de los planes o instrumentos de ordenación territorial o urbanística en vigor en el plazo que determine la legislación aplicable o, en su defecto, el de seis meses, y no serán de aplicación, mientras tanto, las determinaciones del planeamiento urbanístico que no resulten acordes con las servidumbres aprobadas.

Las servidumbres establecidas quedarán integradas en los planes directores aeroportuarios de acuerdo a lo que disponga el correspondiente real decreto u orden ministerial por los que se aprueben las servidumbres aeronáuticas.

Así el Real Decreto 1842/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Málaga. En su Artículo 5. Efectos refiere:

(...) 3. Queda modificado el plan director del aeropuerto de Málaga en las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas para la

configuración correspondiente al escenario actual, quedando incorporadas al mismo las que se actualizan mediante el presente real decreto, conforme a las coordenadas y cotas que figuran en el artículo 3.

Por tanto, al estar incluidas las servidumbres en el Plan Director, se considerarían automáticamente de utilidad pública en virtud del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, el cual en su Art. 6. Declaración de utilidad pública, establece:

La aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general llevará implícita la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios, de los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

Dado que estos elementos se sitúan fuera de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto definida por el Plan Director, **será preciso declarar expresamente la utilidad pública a los efectos expropiatorios de los derechos de titularidad privada que se han visto cercenados por la aprobación del Real Decreto 1842/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Málaga**

En atención a los evidentes riesgos para la seguridad operacional, se hace necesario eliminar los obstáculos que vulneran estas servidumbres urgentemente. Procediéndose a la eliminación de los obstáculos existentes en las zonas afectadas, mediante la **aplicación del procedimiento de urgencia regulado en la vigente Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954 y su Reglamento de aplicación**, mediante el pago de las indemnizaciones correspondientes a sus propietarios

1.3. SITUACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS TERRENOS AFECTADOS

Los elementos afectados por el presente Proyecto Básico de Expropiación, que se describen con más precisión en sus correspondientes fichas individuales, se encuentran en el término municipal de Málaga, distrito de Churriana y son:

- Cartel publicitario
- Cartel Edificio Canal Sur
- Edificio (Estructura en construcción)
- Antena (Canal Sur)

1.4. DATOS DE IDENTIFICACIÓN DE FINCAS Y PLANOS PARCELARIOS

En el documento nº 2: Relación de propietarios, se incluyen datos de los elementos afectados, donde se identifica la finca sobre la que se localizan, nombre y dirección del titular, descripción y afección.

En el documento nº 3: Anexos, se incluyen los planos parcelarios y fichas donde se ubican los elementos a demoler o retirar.

1.5. DOCUMENTOS DE QUE CONSTA EL PROYECTO

El presente Proyecto Básico de expropiación consta de los siguientes documentos:

- Documento nº 1: Memoria.
- Documento nº 2: Relación de Propietarios.
- Documento nº 3: Anexos.

Madrid, de octubre de 2018

Por Aena

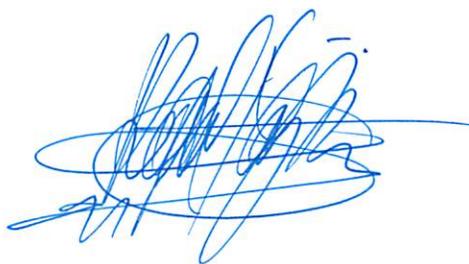
EL/LA DIRECTOR DEL PROYECTO



Fdo: Jose Luis Pavón Exojo

Por Aena

EL/LA INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO



Fdo: Raquel Yagüe de la Red

DOCUMENTO Nº 2. RELACIÓN DE PROPIETARIOS

PROYECTO BÁSICO AEROPUERTO DE MÁLAGA – COSTA DEL SOL DELIMITACIÓN E INDEMNIZACIÓN POR SUPRESIÓN DE OBSTACULOS

| MUNICIPIO | OBSTACULO N° | REF. CATASTRAL | SUPERFICIE CATASTRAL | TITULAR DOMICILIO | COORDENADAS UTM HUSO 30 ETRS89 | | DESCRIPCIÓN | ALTURA TOTAL | EXCESO ALTURA |
|-----------|--------------|----------------------|----------------------|---|--------------------------------|-------------|---------------------------------------|--------------|---------------|
| | | | | | X | Y | | | |
| MALAGA | 001 | 8202902UF6680S0001GQ | 164 | MARQUEZ MORENO JULIA PS LIMONAR 14 PI01 P1D 29016 MALAGA [MÁLAGA] | 368164.68 | 4060052.791 | CARTEL PUBLICITARIO MONOPOSTE | 21,339 | 8,28 |
| MALAGA | 002 | 8502109UF6680S0001XQ | 6,044 | AGENCIA PUBLICA EMPRESARIAL RADIO TELEVISION ANDALUCIA [RTVA] CL JOSE DE GALVEZ 1 ISLA DE LA CARTUJA 41092 SEVILLA [SEVILLA] | 368273.109 | 4060008.432 | CARTEL PUBLICITARIO CANAL SUR | 19,758 | 2,34 |
| MALAGA | 003 | 8502109UF6680S0001XQ | | AGENCIA PUBLICA EMPRESARIAL RADIO TELEVISION ANDALUCIA [RTVA] CL JOSE DE GALVEZ 1 ISLA DE LA CARTUJA 41092 SEVILLA [SEVILLA] | 368351.941 | 4059964.709 | ANTENA COMUNICACIONES CANAL SUR | 42,371 | 24,66 |
| MALAGA | 004 | 8502106UF6680S0001KQ | 1,939 | COLIRROJO REAL SL CL CASARES 34 29004 MALAGA [MÁLAGA] | 368261.151 | 4060046.519 | CIMENTACION EDIFICIO | 18,730 | 0,79 |

DOCUMENTO Nº 3. PLANOS

ÍNDICE ANEXOS

DOCUMENTO Nº 1 : PLANO DE SITUACIÓN

DOCUMENTO Nº 2: PLANO PARCELARIO

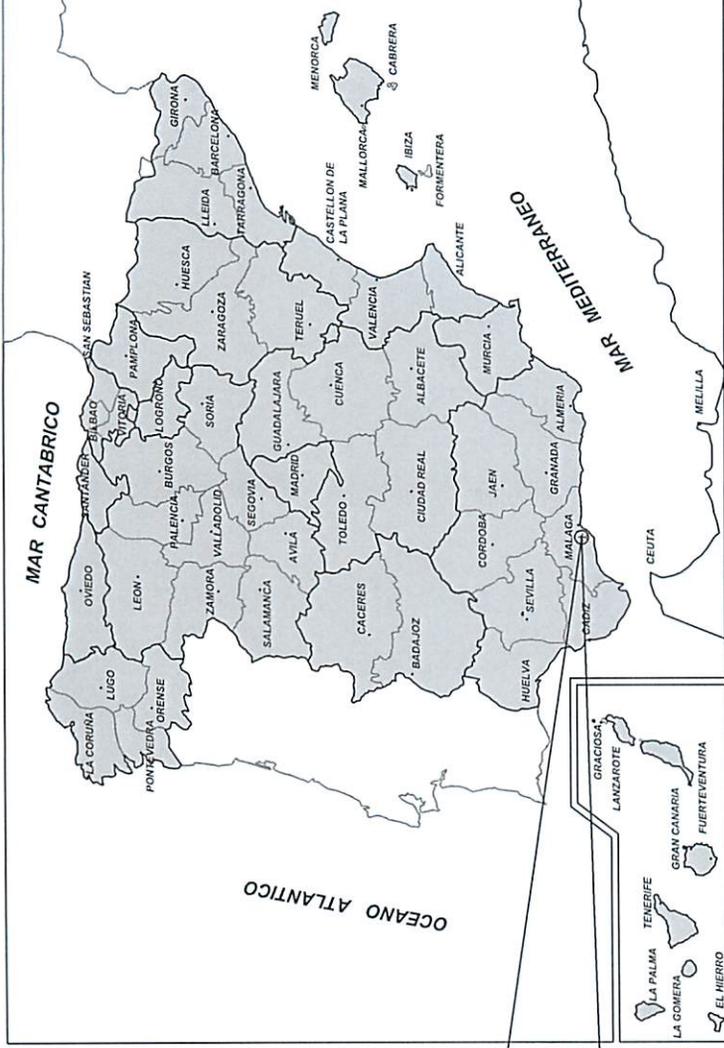
DOCUMENTO Nº 3: FICHAS INDIVIDUALES

DOCUMENTO Nº 4: PLANO SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELECTRICAS

DOCUMENTO Nº 5: PLANO SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES

DOCUMENTO Nº6: RAZONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL QUE JUSTIFICAN LA
TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE POR EL PROCEDIMIENTO DE
URGENCIA

DOCUMENTO Nº 1: PLANO DE SITUACIÓN



ZONA DE ACTUACIÓN AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL

| | |
|---|-------------------------------|
|  AEROPUERTO DE MÁLAGA | |
| <small>DIRECCIÓN ASESORA JURÍDICA Y GESTIÓN ADMINISTRATIVA DISEÑO, REDACCIÓN Y PUNTAJE FINAL</small> | |
| PROYECTO BASSO MÁLAGA-COSTA DEL SOL | |
| DELIMITACIÓN E INGENIERÍA POR SUPRESIÓN DE OBSTÁCULOS | |
| TÍTULO | |
| PLANO DE SITUACIÓN | |
| <small>PLANO Nº</small> T.04.1 | <small>PLANO Nº</small> 1 |
| <small>FECHA</small> NOVIEMBRE 2018 | <small>FECHA</small> DAVID |
| <small>ORGANIZACIÓN</small> <small>ELABORADO POR</small> | |
| <small>COORDINADOR</small> AENA, S.A. | |

DOCUMENTO Nº 2: PLANO PARCELARIO



aena AEROPUERTO DE MALAGA
 DIRECCIÓN ASESORIA JURÍDICA Y GESTIÓN PATRIMONIAL
 DIVISIÓN REGULACIÓN Y PLANIFICACIÓN PATRIMONIAL

PROYECTO: PROYECTO BÁSICO MALAGA-COSTA DEL SOL

TÍTULO: DELIMITACIÓN E INDEMNIZACIÓN POR SUPRESIÓN DE OBSTACULOS

PLANO Nº: 1 N° PLANO: 1 FECHA: Noviembre 2018 ESCALA: FICHERO DWG.

HOJA Nº: 1 de 1 OBSERVACIONES: ESCUELA GRÁFICO CONSULTOR: AENA, S.A.

| OBSTACULO N° | REF. CATASTRAL | COORDENADAS UTM HUSO 30 ETRS89 | | DESCRIPCIÓN | ALTURA TOTAL | EXCESO ALTURA |
|--------------|---------------------|--------------------------------|---------------|---------------------------------|--------------|---------------|
| | | X | Y | | | |
| 1 | 8202902UF6680S0001Q | 368.164.66 | 4.060.052.791 | CARTEL PUBLICITARIO MONOPOSTE | 21.339 | 8,28 |
| 2 | 8502109UF6680S0001Q | 368.273.709 | 4.060.008.432 | CARTEL PUBLICITARIO CANAL SUR | 19.758 | 2,34 |
| 3 | 8502109UF6680S0001Q | 368.351941 | 4.059.964.709 | ANTENA COMUNICACIONES CANAL SUR | 42.371 | 24,66 |
| 4 | 8502106UF6680S0001Q | 368.261151 | 4.060.046.519 | CIMENTACION EDIFICIO | 18.73 | 0,79 |

DOCUMENTO Nº 3: FICHAS INDIVIDUALES

AEROPUERTO DE MÁLAGA

RESEÑA DE OBSTÁCULO

Fecha de medición: 24/02/2015

LEMG-OBS-00352-001-2015

COORDENADAS

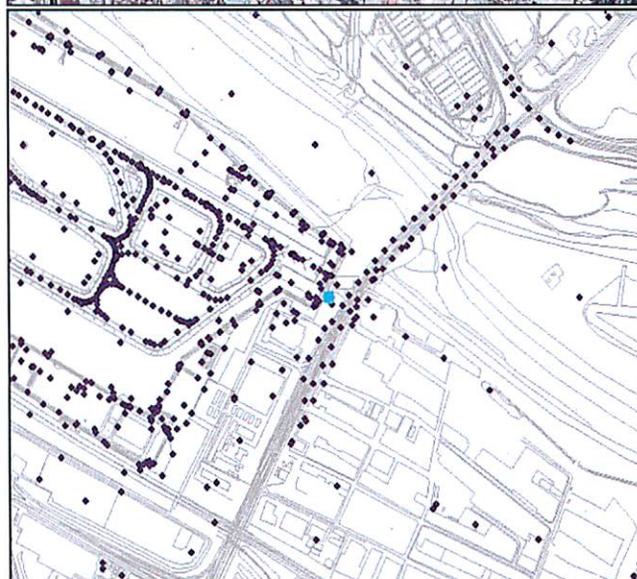
| UTM WGS84 HUSO 30 | | GEOGRÁFICAS WGS84 | |
|-------------------|---------------|-------------------|----------------|
| X | 368164.680 m | φ: | 36.403709818 N |
| Y | 4060052.791 m | λ: | -4.283154399 W |

| UTM ED50 HUSO 30 | | GEOGRÁFICAS ED50 | |
|------------------|---------------|------------------|----------------|
| X | 368277.481 m | φ: | 36.404168585 N |
| Y | 4060258.275 m | λ: | -4.282685149 W |

H orto: 26.939 m h elip: 74.653 m

DESCRIPCIÓN

Descripción: CARTEL
 Altura del obstáculo: 21.339 m
 Señalizado: NO Iluminado: SI
 Emplazamiento EXTERIOR



SUPERFICIES AFECTADAS Y ALTURAS DE PENETRACIÓN

| | | | |
|------------------------|----|------------------------|----|
| FRANJA RWY 12-30 | NO | FRANJA RWY 13-31 | NO |
| FRANJA RWY 12-30 DECLA | NO | FRANJA RWY 13-31 DECLA | NO |
| CWY 13 | NO | CWY 31 | NO |

| | | | |
|-----------------------|----|---------------------------|----|
| RESA RWY 13 | NO | FRANJA TWY NIVELADA | NO |
| RESA RWY 31 | NO | FRANJA TWY NO NIVELADA | NO |
| RESA RWY DECLARADA 12 | NO | FRANJA TWY ACCESO A STAND | NO |
| RESA RWY DECLARADA 30 | NO | RESA RWY DECLARADA 13 | NO |
| | | RESA RWY DECLARADA 31 | NO |

| | | | |
|----------------|-------------|--------|-------------|
| HORIZ. INTERNA | AREA 2a | | APCH_INT 12 |
| CONICA | AREA 2b | 12.267 | TRNS_INT 12 |
| CIRCUITO | AREA 2c | | ATE_INT 12 |
| AREA 3 | AREA 2d | | APCH_INT 30 |
| APCH 12 | APCH 13 | 18.371 | TRNS_INT 30 |
| APCH 30 | APCH 31 | 8.266 | ATE_INT 30 |
| PAPI 12 | PAPI 13 | | APCH_INT 13 |
| PAPI 30 | PAPI 31 | 2.439 | TRNS_INT 13 |
| TRANS 12 | TRANS 13 | | ATE_INT 13 |
| TRANS 30 | TRANS 31 | | APCH_INT 31 |
| LUCES 12 | LUCES 13 | | TRNS_INT 31 |
| LUCES 30 | LUCES 31 | | ATE_INT 31 |
| TKOF 12 | TKOF 13 | 8.252 | |
| TKOF 30 | TKOF 31 | | |
| TKOF 30 CV1 | TKOF 31 CV1 | | |
| TKOF 30 CV2 | TKOF 31 CV2 | | |

OBSERVACIONES

Responsable de la medición: CONSULTOP
 Método de medición: RADIACION
 Fecha de medición: 24/02/2015
 Observaciones:

AEROPUERTO DE MÁLAGA

RESEÑA DE OBSTÁCULO

Fecha de medición: 24/02/2015

LEMG-OBS-00357-001-2015

COORDENADAS

| | | | |
|-------------------|-------------------|---|-------------------|
| UTM WGS84 HUSO 30 | GEOGRÁFICAS WGS84 | | |
| X | 368273.109 | m | φ: 36.403571314 N |
| Y | 4060008.432 | m | λ: -4.282714932 W |

| | | | |
|------------------|------------------|---|-------------------|
| UTM ED50 HUSO 30 | GEOGRÁFICAS ED50 | | |
| X | 368385.910 | m | φ: 36.404030083 N |
| Y | 4060213.917 | m | λ: -4.282245695 W |

H orto: 23.328 m h elip: 71.041 m

DESCRIPCIÓN

Descripción: CARTEL
 Altura del obstáculo: 19.758 m
 Señalizado: NO Iluminado: NO
 Emplazamiento EXTERIOR

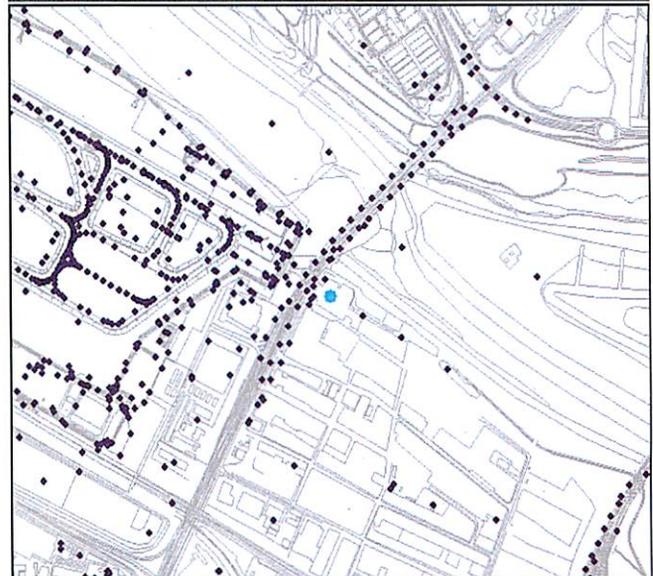
SUPERFICIES AFECTADAS Y ALTURAS DE PENETRACIÓN

| | | | |
|------------------------|----|---------------------------|----|
| FRANJA RWY 12-30 | NO | FRANJA RWY 13-31 | NO |
| FRANJA RWY 12-30 DECLA | NO | FRANJA RWY 13-31 DECLA | NO |
| CWY 13 | NO | CWY 31 | NO |
| RESA RWY 13 | NO | FRANJA TWY NIVELADA | NO |
| RESA RWY 31 | NO | FRANJA TWY NO NIVELADA | NO |
| RESA RWY DECLARADA 12 | NO | FRANJA TWY ACCESO A STAND | NO |
| RESA RWY DECLARADA 30 | NO | RESA RWY DECLARADA 13 | NO |
| | | RESA RWY DECLARADA 31 | NO |

| | | |
|----------------|-------------|-------------------|
| HORIZ. INTERNA | AREA 2a | APCH_INT 12 |
| CONICA | AREA 2b | 7.265 TRNS_INT 12 |
| CIRCUITO | AREA 2c | ATE_INT 12 |
| AREA 3 | AREA 2d | APCH_INT 30 |
| APCH 12 | APCH 13 | 2.321 TRNS_INT 30 |
| APCH 30 | APCH 31 | ATE_INT 30 |
| PAPI 12 | PAPI 13 | APCH_INT 13 |
| PAPI 30 | PAPI 31 | TRNS_INT 13 |
| TRANS 12 | TRANS 13 | ATE_INT 13 |
| TRANS 30 | TRANS 31 | APCH_INT 31 |
| LUCES 12 | LUCES 13 | TRNS_INT 31 |
| LUCES 30 | LUCES 31 | ATE_INT 31 |
| TKOF 12 | TKOF 13 | 2.323 |
| TKOF 30 | TKOF 31 | |
| TKOF 30 CV1 | TKOF 31 CV1 | |
| TKOF 30 CV2 | TKOF 31 CV2 | |

OBSERVACIONES

Responsable de la medición: CONSULTOP
 Método de medición: RADIACION
 Fecha de medición: 24/02/2015
 Observaciones:



AEROPUERTO DE MÁLAGA

RESEÑA DE OBSTÁCULO

Fecha de medición: 24/02/2015

LEMG-OBS-01498-001-2015

COORDENADAS

| UTM WGS84 HUSO 30 | | GEOGRÁFICAS WGS84 | |
|-------------------|---------------|-------------------|----------------|
| X | 368351.941 m | φ: | 36.403433394 N |
| Y | 4059964.709 m | λ: | -4.282394715 W |

| UTM ED50 HUSO 30 | | GEOGRÁFICAS ED50 | |
|------------------|---------------|------------------|----------------|
| X | 368464.742 m | φ: | 36.403892166 N |
| Y | 4060170.195 m | λ: | -4.281925489 W |

H orto: 47.451 m h elip: 95.164 m

DESCRIPCIÓN

Descripción: ANTENA TELEFONIA
 Altura del obstáculo: 42.371 m
 Señalizado: SI Iluminado: SI
 Emplazamiento EXTERIOR

SUPERFICIES AFECTADAS Y ALTURAS DE PENETRACIÓN

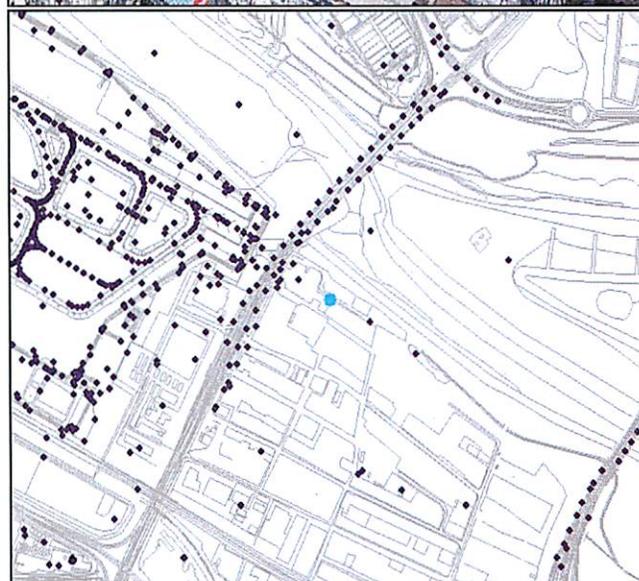
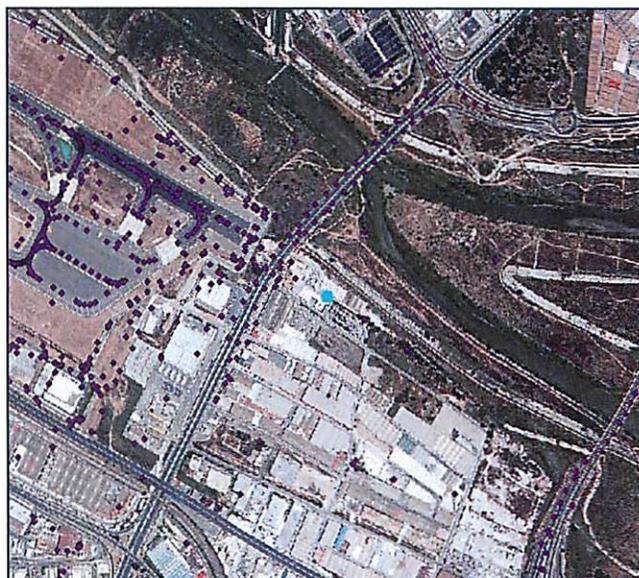
| | | | |
|------------------------|----|------------------------|----|
| FRANJA RWY 12-30 | NO | FRANJA RWY 13-31 | NO |
| FRANJA RWY 12-30 DECLA | NO | FRANJA RWY 13-31 DECLA | NO |
| CWY 13 | NO | CWY 31 | NO |

| | | | |
|-----------------------|----|---------------------------|----|
| RESA RWY 13 | NO | FRANJA TWY NIVELADA | NO |
| RESA RWY 31 | NO | FRANJA TWY NO NIVELADA | NO |
| RESA RWY DECLARADA 12 | NO | FRANJA TWY ACCESO A STAND | NO |
| RESA RWY DECLARADA 30 | NO | RESA RWY DECLARADA 13 | NO |
| | | RESA RWY DECLARADA 31 | NO |

| | | |
|---------------------|---------------------|-------------------------|
| HORIZ. INTERNA | AREA 2a | APCH_INT 12 |
| CONICA | AREA 2b 30.303 | TRNS_INT 12 |
| CIRCUITO CAT-A | AREA 2c | ATE_INT 12 |
| AREA 3 | AREA 2d | APCH_INT 30 24.641 |
| APCH 12 | APCH 13 | TRNS_INT 30 |
| APCH 30 24.651 | APCH 31 | ATE_INT 30 |
| PAPI 12 | PAPI 13 | APCH_INT 13 |
| PAPI 30 16.307 | PAPI 31 | TRNS_INT 13 |
| TRANS 12 | TRANS 13 | ATE_INT 13 |
| TRANS 30 | TRANS 31 | APCH_INT 31 |
| LUCES 12 | LUCES 13 | TRNS_INT 31 |
| LUCES 30 | LUCES 31 | ATE_INT 31 |
| TKOF 12 24.638 | TKOF 13 | |
| TKOF 30 | TKOF 31 | |
| TKOF 30 CV1 | TKOF 31 CV1 | |
| TKOF 30 CV2 | TKOF 31 CV2 | |

OBSERVACIONES

Responsable de la medición: CONSULTOP
 Método de medición: RADIACION
 Fecha de medición: 24/02/2015
 Observaciones:



AEROPUERTO DE MÁLAGA

RESEÑA DE OBSTÁCULO

Fecha de medición: 24/02/2015

LEMG-OBS-00358-001-2015

COORDENADAS

| UTM WGS84 HUSO 30 | | GEOGRÁFICAS WGS84 | |
|-------------------|---------------|-------------------|----------------|
| X | 368261.151 m | φ: | 36.403694283 N |
| Y | 4060046.519 m | λ: | -4.282765453 W |

| UTM ED50 HUSO 30 | | GEOGRÁFICAS ED50 | |
|------------------|---------------|------------------|----------------|
| X | 368373.952 m | φ: | 36.404153049 N |
| Y | 4060252.004 m | λ: | -4.282296215 W |

H orto: 21.200 m h elip: 68.914 m

DESCRIPCIÓN

Descripción: EDIFICIO
 Altura del obstáculo: 18.730 m
 Señalizado: NO Iluminado: NO
 Emplazamiento EXTERIOR

SUPERFICIES AFECTADAS Y ALTURAS DE PENETRACIÓN

| | | | |
|------------------------|----|------------------------|----|
| FRANJA RWY 12-30 | NO | FRANJA RWY 13-31 | NO |
| FRANJA RWY 12-30 DECLA | NO | FRANJA RWY 13-31 DECLA | NO |
| CWY 13 | NO | CWY 31 | NO |

| | | | |
|-----------------------|----|---------------------------|----|
| RESA RWY 13 | NO | FRANJA TWY NIVELADA | NO |
| RESA RWY 31 | NO | FRANJA TWY NO NIVELADA | NO |
| RESA RWY DECLARADA 12 | NO | FRANJA TWY ACCESO A STAND | NO |
| RESA RWY DECLARADA 30 | NO | RESA RWY DECLARADA 13 | NO |
| | | RESA RWY DECLARADA 31 | NO |

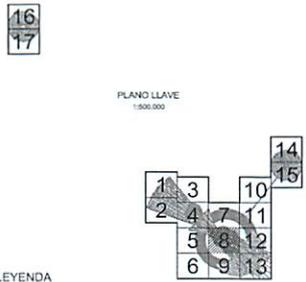
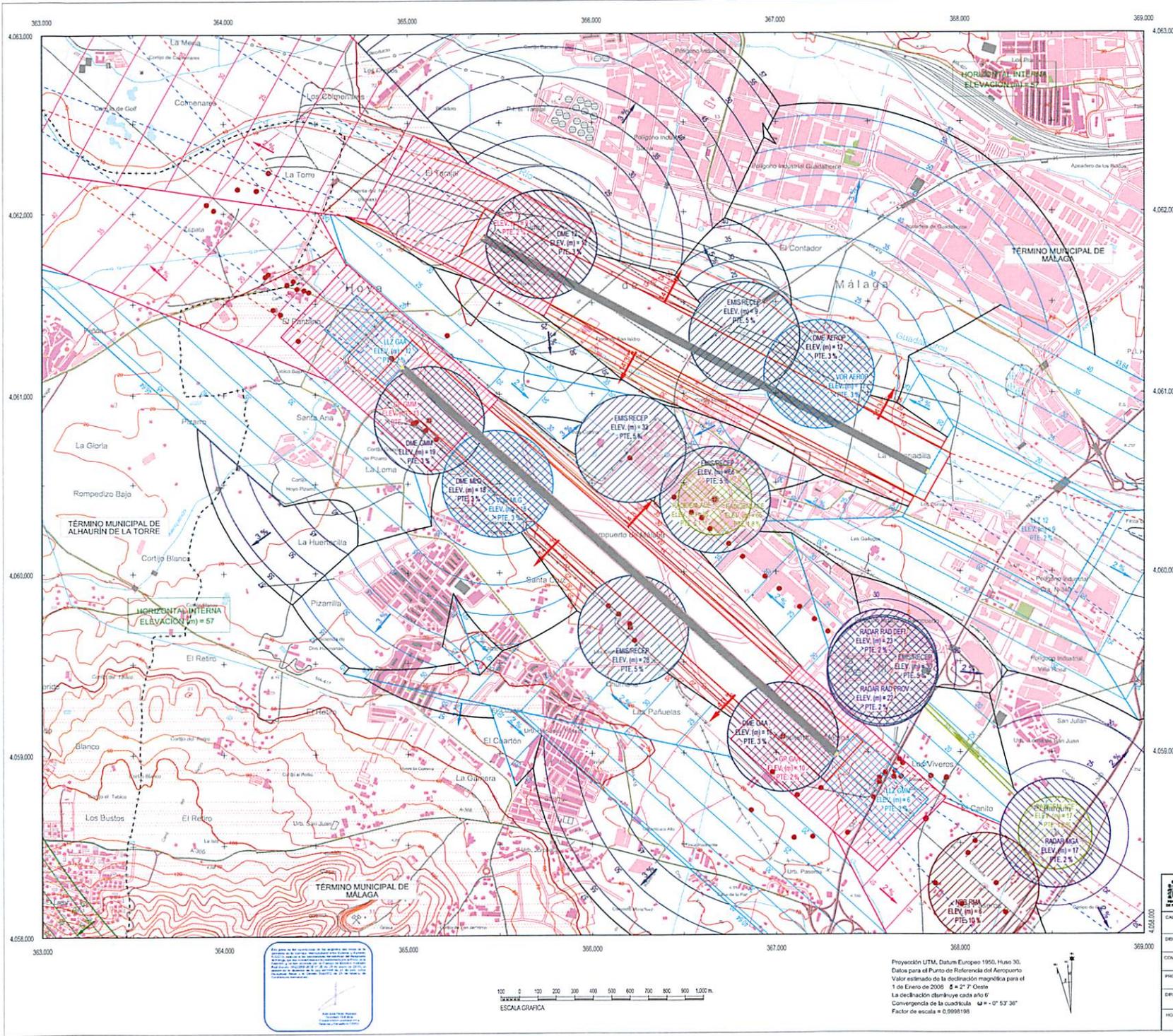
| | | |
|----------------|-------------|-------------------|
| HORIZ. INTERNA | AREA 2a | APCH_INT 12 |
| CONICA | AREA 2b | 5.481 TRNS_INT 12 |
| CIRCUITO | AREA 2c | ATE_INT 12 |
| AREA 3 | AREA 2d | APCH_INT 30 0.766 |
| APCH 12 | APCH 13 | TRNS_INT 30 |
| APCH 30 | APCH 31 | ATE_INT 30 |
| PAPI 12 | PAPI 13 | APCH_INT 13 |
| PAPI 30 | PAPI 31 | TRNS_INT 13 |
| TRANS 12 | TRANS 13 | ATE_INT 13 |
| TRANS 30 | TRANS 31 | APCH_INT 31 |
| LUCES 12 | LUCES 13 | TRNS_INT 31 |
| LUCES 30 | LUCES 31 | ATE_INT 31 |
| TKOF 12 | TKOF 13 | |
| TKOF 30 | TKOF 31 | |
| TKOF 30 CV1 | TKOF 31 CV1 | |
| TKOF 30 CV2 | TKOF 31 CV2 | |

OBSERVACIONES

Responsable de la medición: CONSULTOP
 Método de medición: RADIACION
 Fecha de medición: 24/02/2015
 Observaciones:



DOCUMENTO Nº 4: PLANO DE SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELECTRICAS

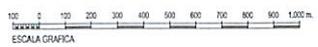


PLANO LLAVE
1:500.000

- LEYENDA**
- Zona de seguridad.
 - Área de servidumbre vulnerada por el terreno, Obstáculos.
 - Línea negra continua: Intersección entre superficies.
 - Línea color gruesa: Borde de servidumbres.
 - Límite Término Municipal.
 - Aproximación
 - Transición
 - Ascenso
 - Cónica
 - DME
 - Localizador
 - GP
 - VOR
 - NDB
 - Radiosíntese
 - Radar
 - Emisores/Receptores/TWR
 - Curvas de nivel maestras
 - Curvas de nivel secundarias

- SIGNOS CONVENCIONALES**
- Carreteras**
- Autopista, Autovía
 - Nacional, Autonómica T orden,
 - Autonómica 2ª orden, Autonómica 3ª orden y otras.
 - En construcción, Pistas.
 - Vía de urbanización, Estación de servicio.
 - Caminos, Sendas.
 - Vía pecuaria, Catada Romana.
- Ferrocarriles**
- Alta velocidad, Electrificados.
 - Vía ancho normal: doble, sencilla.
 - Vía estrecha: doble, sencilla.
 - En construcción, Abandonado.
 - Estación, Túnel, Apeadero.
- Límites de divisiones administrativas**
- Nación, Comunidad Autónoma.
 - Provincia.
 - Línea límite pendiente de acuerdo.
 - Parque Nacional, Parque Natural.
- Hidrografía**
- Curso de agua: permanente, intermitente.
 - Canales: acequias: >3 m, 1-3 m, <1 m.
 - Conducción subterránea, Drenaje.
 - Barridos o aluviones. Curva batimétrica.
- Altimetría**
- Curvas de nivel, Auxiliares, Hoya o depresión.
 - Desnivel, Terraplén, Vertedero, escollera.
- Signos especiales**
- Construcción de combustible: super, subter.
 - Telégrafo, Cinta transportadora.
 - Línea eléctrica: >110 kV y <110 kV.
 - Acauduto, Sifón.
 - Almadraba, Tassa, Muro de conexión (diqes).
 - Vértice geodésico, T orden, Red Orden Interior (ROI).
 - Cantera, Mina, Mina a cielo abierto.
 - Estación espacial, Repetidor, Antena.
 - Cueva: natural, industrial, habitada.
 - Reserva arqueológica, Campesía, Pista de tierra.
 - Torre de observación, Depósito de combustible.
 - Molino: de viento, de agua, Faro.
 - Central eléctrica hidroeléctrica, Palomar, Castillo.
 - Cruz alzada, Cementerio, Iglesia y cementerio.
 - Edificio religioso cristiano, Edificio en ruinas, Corral.
 - Edificio: aislado, singular, agrícola o industrial.
 - Plaza de toros, Monumento.
 - Pozo, Fuente, Manantial.
 - Depósito de agua: elevado, a nivel del suelo, Piscina.
 - Depuradora, Estanque o albea, Abrevadero.

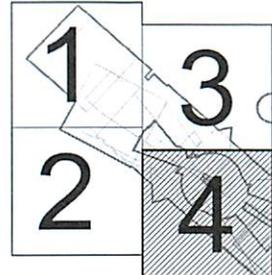
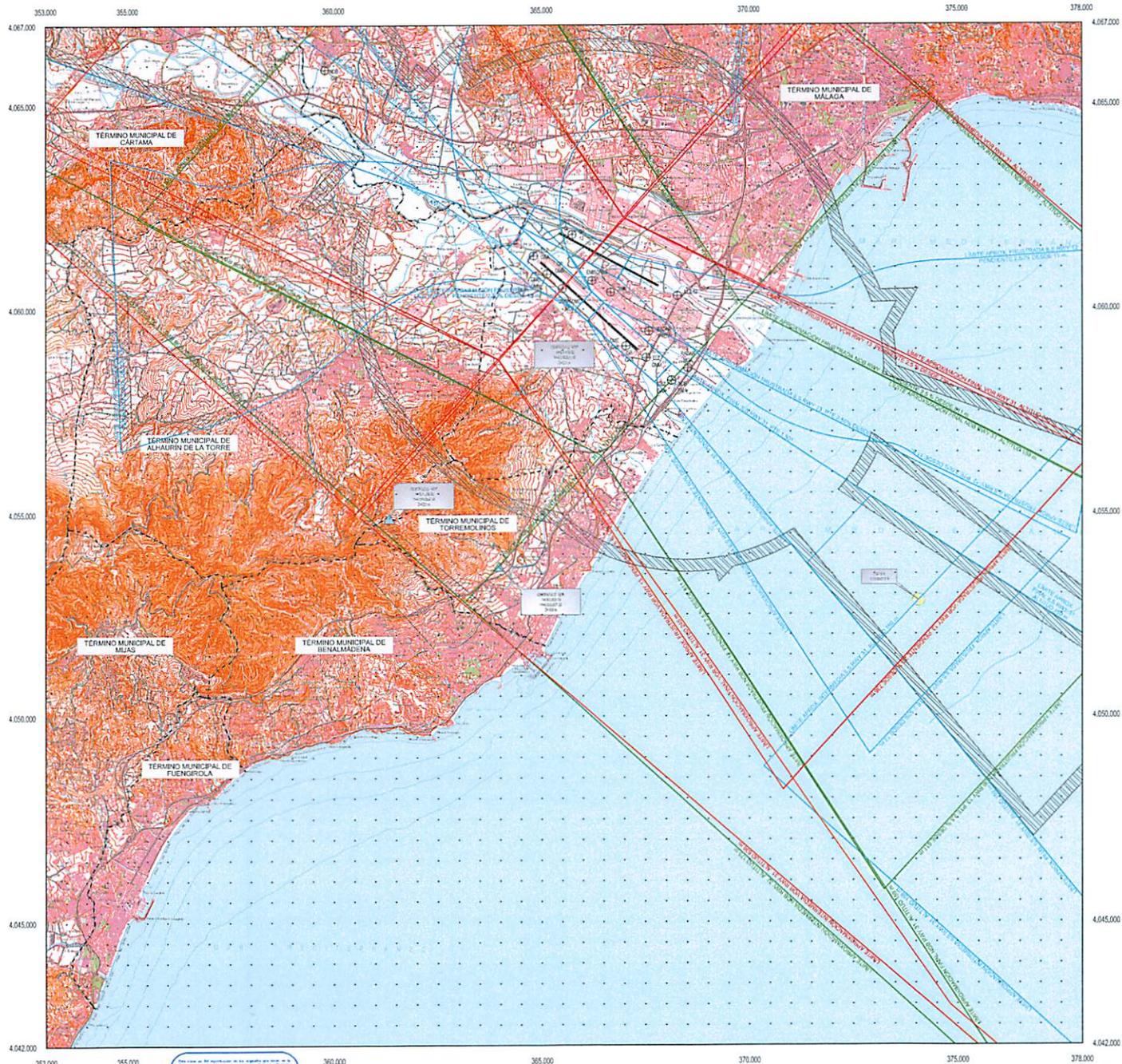
Este plano se ha confeccionado en su totalidad a partir de los datos de la cartografía topográfica de escala 1:50.000, elaborada por el Instituto Geográfico Nacional, y de los datos de la cartografía aeronáutica de escala 1:250.000, elaborada por el Instituto Geográfico Nacional.



Proyección UTM, Datum Europeo 1950, Huso 30.
 Datos para el Punto de Referencia del Aeropuerto
 Valor estimado de la declinación magnética para el
 1 de Enero de 2008 $\delta = 2' 7''$ Oeste
 La declinación cambia un grado cada año 6'
 Convergencia de la cuadrícula $\omega = 0' 53'' 36''$
 Factor de escala = 0,0009198

| | | | |
|-------------|------------|---|---------------|
| | | | |
| ENCLAVADO: | | DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AEREA | |
| DISEÑADO: | | AEROPUERTO DE MÁLAGA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS | |
| CONFIRMADO: | | SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELÉCTRICAS | |
| PROYECTADO: | DISEÑADO: | FECHA: | ESCALA: |
| HOJA Nº 8 | PLANO Nº 2 | Octubre 2008 | 1:10.000 (A1) |

DOCUMENTO Nº 5: PLANO SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES



PLANO LLAVE
1:500.000

LEYENDA

- Envoltorio Servidumbres de Operación de Aeronaves.
- Envoltorio Servidumbres de Aeródromo.
- Servidumbre Correspondiente a las Manobras VGR.
- Servidumbre Correspondiente a las Manobras NDS.
- Servidumbre Correspondiente a las Manobras I.S.
- Curvas de Nivel Maestras.
- Curvas de Nivel Secundarias.
- Límite Término Municipal.

SIGNOS CONVENCIONALES

- Carreteras**
- Autopista, Autovía
 - Nacional, Autovía Forden,
 - Nacional, Autovía Forden,
 - Autovía 2ª orden, Autovía 3ª orden y otras.
 - En construcción, Pistas.
 - Vía de urbanización, Estación de servicio.
 - Carriles, Senderos.
 - Vía pecuaria, Calzada Romana.
- Ferrocarriles**
- Alta velocidad, Eléctrico.
 - Vía ancho normal: doble, sencilla.
 - Vía estrecha: doble, sencilla.
 - En construcción, Abandonada.
 - Estación, Túnel, Apeadero.
- Límites de divisiones administrativas**
- Nación, Comunidad Autónoma,
 - Provincia.
 - Línea límite pendiente de acuerdo.
 - Parque Nacional, Parque Natural.
- Hidrografía**
- Curso de agua: permanente, intermitente.
 - Canales, acequias: >3 m, 1-3 m, <1 m.
 - Conducción subterránea, Drenaje,
 - Rancharías o albuferas, Curva balneométrica.
- Altimetría**
- Curvas de nivel, Auxiliares, Hoya o depresión.
 - Desmonte, Terraplén, Vertedero, escorbentras.
- Signos especiales**
- Conducción de combustible: superl., subter.
 - Teléfono, Cinta transportadora.
 - Línea eléctrica: >110 kV y <110 kV.
 - Acueducto, Sifón.
 - Alambrada, Tapia, Muro de contención (dique).
 - Vértice geodésico, Forden, Red Orden Interior (ROI).
 - Carrera, Mina, Mina a cielo abierto.
 - Estación espacial, Repetidor, Antena.
 - Cueva: natural, Industrial, habitada.
 - Restos arqueológicos, Campesino, Falsa de terrés.
 - Torre de observación, Depósito de combustible.
 - Molino: de viento, de agua, Faro.
 - Central eléctrica hidráulica, Pabellar, Castillo.
 - Cruz alzada, Cementerio, Iglesia y cementario.
 - Edificio religioso cristiano, Edificio en ruínas, Corral.
 - Edificio aislado, singular, agrícola o industrial.
 - Plaza de toros, Monumento.
 - Pozo, Fuente, Manantial.
 - Depósito de agua: elevado, a nivel del suelo, Piscina.
 - Depositoria, Estanque o aljibe, Abrevadero.



Proyección UTM, Datum Europeo 1959, Hacia 30.
Datos para el Punto de Referencia del Aeropuerto
Valor estimado de la declinación magnética para el
1 de Enero de 2008 $\delta = 2' 7''$ Oeste
La declinación cambia un grado cada año
Convergencia de la cuadrícula $\mu = 0' 53' 30''$
Factor de escala = 0.9999198

| | | | |
|---|--|-------------|-----------------------|
| | | | |
| CALCULADO DISEÑADO COMPROBADO PROYECTADO DIBUJADO | DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA AEROPUERTO DE MÁLAGA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES | | |
| HOJA Nº 4 | PLANO Nº 3 | EDICIÓN | FECHA Octubre 2008 |
| ESCALA 1:50.000 (A1) | | SUSTITUIR A | |

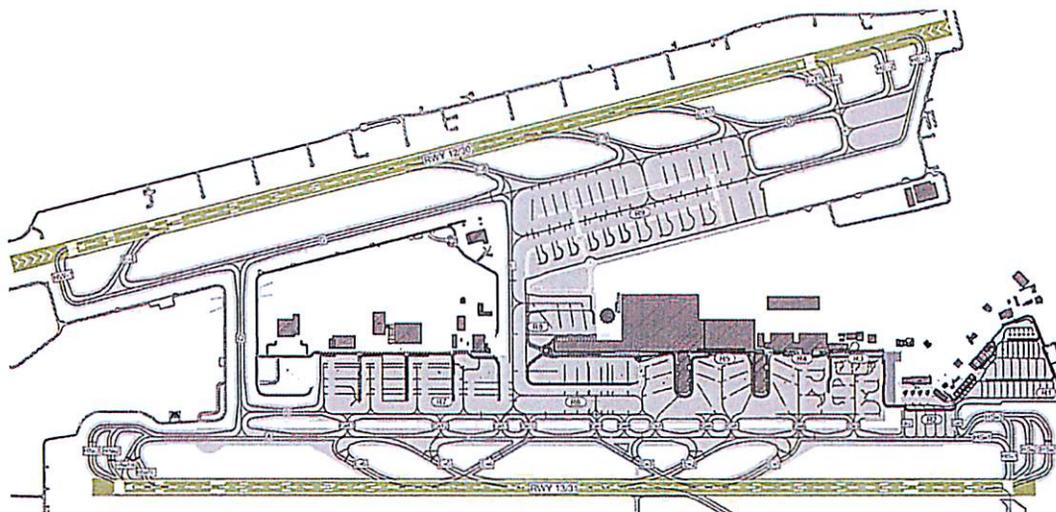
**DOCUMENTO Nº6: RAZONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL QUE JUSTIFICAN LA
TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE POR EL PROCEDIMIENTO DE
URGENCIA**

Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol es un aeropuerto de utilización conjunta por una base aérea y un aeropuerto civil.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE URGENCIA

El Aeropuerto de Málaga - Costa del Sol cuenta con dos pistas de vuelo cuyos ejes forman 14° por lo que son consideradas como pistas casi paralelas de acuerdo a la definición de OACI. Ambas pistas se encuentran separadas 800 m en su punto más cercano.

Las características de ambas pistas se describen a continuación:



| Pista | 13/31 | | | |
|------------------------|--|----------|-----------|---------|
| Distancias declaradas | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) |
| Pista 13 | 3.200 | 3.450 | 3.200 | 3.200 |
| Pista 13 INT HN1-L | 3.030 | 3.280 | 3.030 | - |
| Pista 13 INT E-6 | 2.108 | 2.358 | 2.108 | - |
| Pista 31 | 3.200 | 3.419 | 3.200 | 3.200 |
| Pista 31 INT E1 | 2.114 | 2.333 | 2.114 | - |
| Condiciones operativas | Diurno / Nocturno | | VFR / IFR | |
| Tipos de despegue | 13 Autorizados los despegues con RVR \leq 400 m, con LVP activado. 31 Autorizados los despegues con RVR \leq 400 m, con LVP activado. | | | |
| Tipos de aproximación | 13 Aproximaciones de precisión de Categoría I* 31 Aproximaciones de precisión de Categoría I** | | | |
| Clave de referencia | 4E | | | |

| Pista | 12/30 | | | |
|------------------------|---|----------|-----------|---------|
| Distancias declaradas | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) |
| Pista 12 | - | - | - | 2.750 |
| Pista 30 | 3.090 | 3.090 | 3.090 | - |
| Pista 30 HE-2 | 2.945 | 2.945 | 2.945 | - |
| Pista 30 HE-1 | 2.750 | 2.750 | 2.750 | - |
| Condiciones operativas | Diurno / Nocturno | | VFR / IFR | |
| Tipos de despegue | 12 No Autorizados los despegues para RVR > 550 m. 30 No está permitido el uso de esta pista con los procedimientos LVP activados. | | | |
| Tipos de aproximación | Aproximaciones de precisión de Categoría I 12 No está permitido el uso de esta pista con los procedimientos LVP activados. 30 No | | | |
| Clave de referencia | 4E | | | |

La pista 13-31 (antigua 14-32) puede ser utilizada para despegues y aterrizajes en ambas cabeceras. En la pista 12-30 sólo podrán permitirse despegues por la pista 30 y aterrizajes por la pista 12, en función de las condiciones meteorológicas.

Las configuraciones admitidas para el uso de las pistas son las siguientes:

- Operación con una pista:
 - Configuración Norte: Despegues y aterrizajes por pista 31
 - Configuración Sur: Despegues y aterrizajes por pista 13

- Operación con dos pistas:
 - Configuración Norte:
 - Despegues por pista 30 y aterrizajes por pista 31.
 - Operaciones segregadas dependientes.
 - Configuración Sur:
 - Despegues por pista 13 y aterrizajes por pista 12.
 - Operaciones independientes.

Si bien, la Declaración de Impacto Ambiental permite aterrizajes por la cabecera 30 y despegues por la cabecera 12 en contingencias de la pista 13-31 o por actuaciones de mantenimiento planificadas, actualmente dichas maniobras no están permitidas debido a la existencia de obstáculos que vulneran las servidumbres aeronáuticas.

Estas circunstancias hacen que durante los períodos en los que la pista 13-31 esté cerrada al tráfico por haberse producido una contingencia en dicha pista que haya obligado a su cierre o sea necesario realizar trabajos de mantenimiento en la misma, pueda usarse la pista 12-30 con las restricciones operativas definidas anteriormente; es decir, la pista 12-30 sólo se podrá utilizar para aterrizar (pista 12) o despegar (pista 30) en función de las condiciones meteorológicas y, por ello, no se puede asegurar que en los períodos de tiempo que la pista 13-31 esté cerrada las aeronaves puedan aterrizar o despegar por pista 12-30.

El desarrollo del tráfico del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol ha puesto de manifiesto la problemática derivada en la operación por la pista 12-30 como pista única en los casos en los que se produce la inoperatividad de la pista 13-31, ya fuera por cuestiones de mantenimiento como de situaciones de contingencia en dicha pista.

Para las temporadas de invierno W18 y W19 se planificaron cierres de pista 13-31 en horario nocturno de 00:00-06:00 hora local para ejecución de obras de "Adecuación del

Balizamiento a las Normas Técnicas”. Durante los cierres nocturnos de la pista 13-31 se permitía la operación por pista 12-30 con las limitaciones operativas indicadas anteriormente. Durante la realización de dichos trabajos se detectó que al menos el 25% de las operaciones se podrían haber visto afectadas en el caso de que el cierre de la pista 13-31 se hubiera ajustado al horario programado. Esta afección es aún mayor en caso de que el cierre o la situación de contingencia tengan lugar en horario diurno.

Además, durante el cierre de la pista 13-31 no se podía afectar a las evacuaciones de emergencias médicas del INGESA de Melilla o a las operaciones militares o aduaneras de la Base Aérea, por lo que se estableció un protocolo de puesta en servicio de la pista 13-31 en caso de tener que atender operaciones de este tipo durante del horario de cierre.

Por parte del gestor aeroportuario se ha previsto la ejecución de una obra de regeneración de pavimento en la pista 13-31 en la temporada de invierno W20, fecha prevista de inicio noviembre de 2020, que requerirá el cierre de la pista 13-31 de forma permanente durante la ejecución de los trabajos o en horario nocturno en un horario mayor que el establecido en los cierres de las temporadas anteriores. Por la tipología de estos trabajos, no sería posible realizar una puesta en servicio durante el horario de cierre para poder atender los vuelos de emergencia sanitaria, militares o aduaneros, por lo que este tipo de operaciones se verían afectadas.

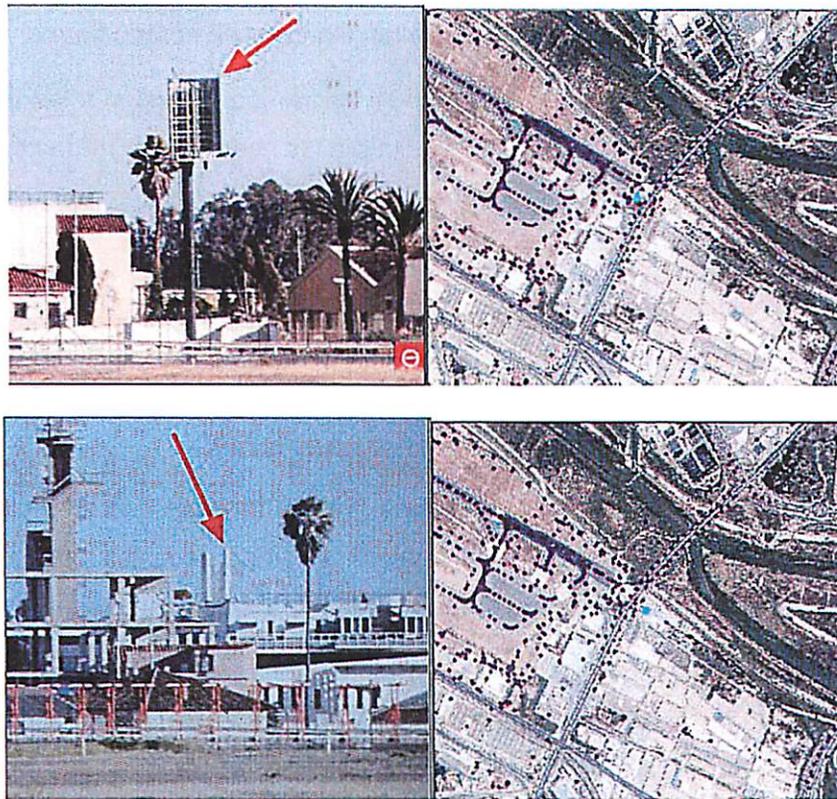
Por todo lo anterior, se están desarrollando las maniobras de aproximación por la pista 30 y de despegue por pista 12, recogidas en los documentos de planificación aeronáutica así como en la Declaración de Impacto Ambiental y cuyas servidumbres están recogidas en el Real Decreto 1842/2009, de 27 de noviembre, de servidumbres del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.

Para que dichas maniobras se puedan aprobar es necesario garantizar el cumplimiento del Real Decreto de Servidumbres Aeronáuticas en vigor, procediéndose a la eliminación de obstáculos situados en la prolongación del eje de pista 12-30 y que vulneran las servidumbres aeronáuticas de las nuevas maniobras en desarrollo. Dicha eliminación se debe realizar con casi un año de antelación a la publicación de las maniobras, para poder realizar los trabajos previos necesarios (levantamiento de obstáculos, vuelos de calibración, formación, etc.).

Los obstáculos que vulneran las servidumbres aeronáuticas y que serían objeto de expropiación forzosa por procedimiento de urgencia son los indicados a continuación.

- Carteles publicitarios:

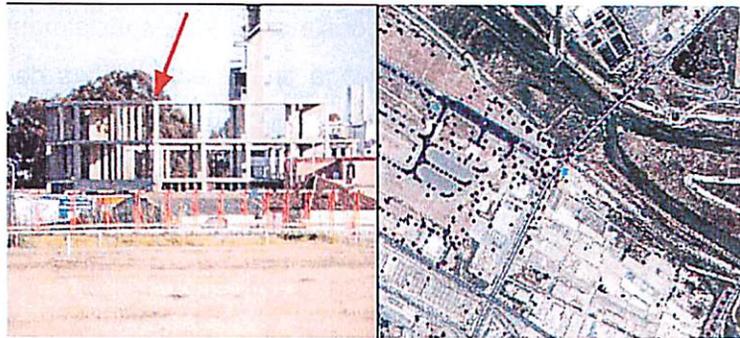
Existen dos carteles publicitarios en la carretera MA-21 próxima a la cabecera 30 que vulneran las superficies de despegue de la pista 12 y la aproximación de la pista 30 hasta un máximo de 8,28 m.



| Ref. | Descripción | Altura ortométrica (m) | Altura obstáculo (m) | Superficie vulnerada | Vulneración (m) | Actuación propuesta |
|---------|-------------|------------------------|----------------------|-------------------------------|-----------------|---------------------|
| 352-001 | CARTEL | 26,94 | 21,34 | APROXIMACIÓN 30 / DESPEGUE 12 | 8,28 | Eliminar |
| 357-001 | CARTEL | 23,33 | 19,76 | APROXIMACIÓN 30 / DESPEGUE 12 | 2,34 | Eliminar |

- Estructura de edificio:

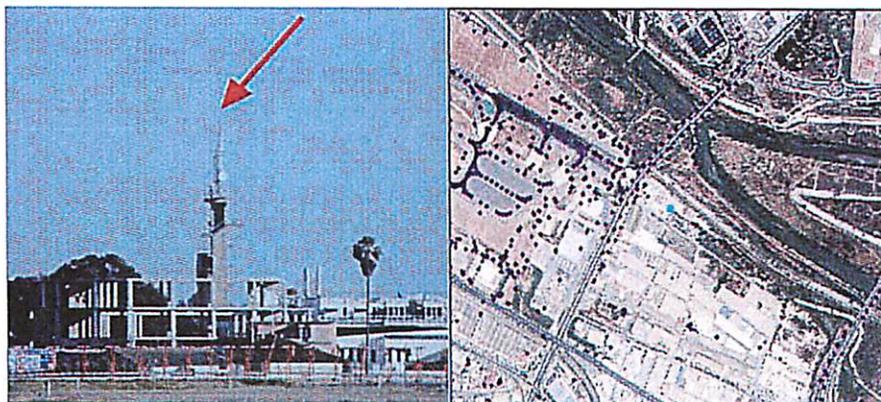
Existe en la prolongación del eje de la pista 12-30 la estructura de un edificio que penetra la superficie de aproximación de la pista 30 y despegue de la pista 12 en 0.79 m.



| Ref. | Descripción | Altura ortométrica (m) | Altura obstáculo (m) | Superficie vulnerada | Vulneración (m) | Actuación propuesta |
|---------|-------------|------------------------|----------------------|-------------------------------|-----------------|---------------------|
| 358-001 | EDIFICIO | 21,20 | 18,73 | APROXIMACIÓN 30 / DESPEGUE 12 | 0,79 | Eliminar |

- Antena:

Una antena próxima a cabecera 30 penetra la superficie de aproximación de la pista 30 y la de despegue de la pista 12 en 24,66 m.



| Ref. | Descripción | Altura ortométrica (m) | Altura obstáculo (m) | Superficie vulnerada | Vulneración (m) | Actuación propuesta |
|----------|------------------|------------------------|----------------------|-------------------------------|-----------------|---------------------|
| 1498-001 | ANTENA TELEFONÍA | 47,45 | 42,27 | APROXIMACIÓN 30 / DESPEGUE 12 | 24,66 | Eliminar |

Dada la situación geográfica de todos estos obstáculos en relación con el umbral de la pista 30, no es posible mantenerlos en las fórmulas contempladas por la legislación vigente en materia de señalización de obstáculos, siendo necesaria la reducción de su altura para garantizar la seguridad aeronáutica.

La zona en la que se ubican ambos obstáculos es especialmente sensible para la seguridad aeronáutica, tal y como se recoge en las estadísticas de la Organización de Aviación Civil Internacional de siniestralidad aérea, que señalan las áreas de ascenso en el despegue y aproximación final, como los periodos de vuelo en los que se producen en torno al 50% de los accidentes aéreos.

Por todo lo anterior, se considera justificada la aplicación del procedimiento de urgencia, regulado en la Ley de Expropiación Forzosa según lo establecido en el Artículo 26.2 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.



Fdo: Ana Rincón Pérez
Jefa de División de Operaciones
Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol