



MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA



Fecha: 04/12/2009-13:45:37

| | |
|--|------------|
| MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA REGISTRO GENERAL | |
| 4 - DIC. 2009 | |
| ENTRADA | SALIDA |
| Núm. _____ | Núm. 20766 |

C
D
I
P

9
2
3
6
9

0
4
1
2
0
9

1
3
:
4
5

En cumplimiento del Acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros, en su reunión del día 4 de diciembre de 2009, tengo el honor de remitir a V.E., en nombre del Gobierno, el Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, acompañado de la siguiente documentación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88 de la Constitución:

- Memoria justificativa.
- Memoria económica.
- Informe sobre el impacto por razón de género.

Asimismo, y al amparo de lo dispuesto en el artículo 93 del Reglamento del Congreso de los Diputados, tengo el honor de comunicar a V.E. que el Gobierno ha acordado solicitar de las Cortes Generales la tramitación de dicho Proyecto de Ley por el procedimiento de urgencia, adjuntándose, a tal efecto, copia compulsada del Acuerdo de Consejo de Ministros de trámite parlamentario de urgencia.

Madrid, 4 de diciembre de 2009

LA VICEPRESIDENTA PRIMERA Y
MINISTRA DE LA PRESIDENCIA,

María Teresa Fernández de la Vega Sanz



D
I
P

9
2
3
6
9

Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

0
4
1
2
0
9

1
3

4 EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
5

En el entorno de los aeropuertos competencia del Estado se está produciendo una situación de inseguridad jurídica que perjudica tanto a los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes, afectados por la navegación aérea, como a la adecuada prestación de los servicios ligados a dichas infraestructuras.

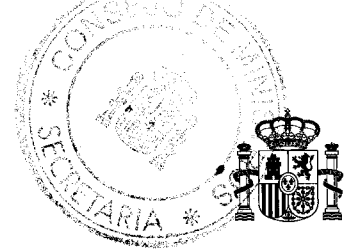
Esta situación se ha agravado hasta poner en riesgo la efectividad de los derechos de quienes residen en las poblaciones próximas a los aeropuertos, por lo que resulta inaplazable implantar las medidas correctoras necesarias para asegurar que el impacto acústico y aeronáutico de dichas infraestructuras cumple con las directivas comunitarias y la normativa estatal.

Por otra parte, los aeropuertos de interés general son vitales para la economía nacional y, especialmente, en el actual contexto de crisis económica, resulta imprescindible establecer un marco jurídico claro que permita a sus usuarios conocer con certeza la capacidad operativa actual de tales infraestructuras y la que puede esperarse de las mismas.

En este contexto, resulta urgente e inaplazable adecuar la Ley de Navegación Aérea a la más reciente normativa internacional y comunitaria reguladora de los conflictos de intereses que se producen en los entornos aeroportuarios. Con ello se implantan las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos de competencia estatal, así como garantizar que estas infraestructuras puedan seguir siendo un elemento clave para el desarrollo de la economía nacional y para el empleo.

Esta reforma de la Ley de Navegación Aérea procura garantizar el justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de los dueños de los bienes subyacentes, todo ello conforme a la reciente Resolución A35/5 de la 35 Asamblea de la Organización Civil Internacional (OACI) y la normativa internacional y comunitaria.

A tal fin, se obliga al Estado a garantizar que en las poblaciones circundantes a los aeropuertos se respetan los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal, así como a establecer servidumbres acústicas, con las correspondientes medidas correctoras, para el caso en que se superen dichos objetivos.



C

D También se obliga a la Autoridad aeronáutica y al gestor aeroportuario a evaluar
I continuadamente el impacto ocasionado por la infraestructura y a adoptar las medidas necesarias
P para compatibilizar su explotación eficiente con los derechos de los dueños u ocupantes de los
9 bienes subyacentes.
2
3
6

9 Finalmente, la disposición transitoria de la ley extiende la aplicación de estas medidas a los
0 aeropuertos ya existentes y a las situaciones jurídicas en que ya se encuentran los dueños u
4 ocupantes de los bienes subyacentes. Igualmente, en los principales aeropuertos competencia
1 del Estado, se adelanta a los próximos seis meses el plazo, hasta ahora fijado en el año 2020, en
2 el que deberán aprobarse las correspondientes servidumbres acústicas.
0
9

1

3

:

4

5

Artículo único.- Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea.

El artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea, quedará redactado como sigue:

Artículo 4

1. Se reconoce el derecho de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes a ser resarcidos, conforme al capítulo XIII de la presente ley, los tratados internacionales y el derecho comunitario, de los daños y perjuicios que se les ocasionen como consecuencia de su deber de soportar la navegación aérea.

2. El justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes obligará al Estado, respecto de los aeropuertos de su competencia:

a) A garantizar que en las poblaciones circundantes a dichos aeropuertos se respeten los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal. Siempre que se cumplan estos objetivos, será obligatorio soportar los niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales generados por la navegación aérea.

b) A aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, así como los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados a aquéllos. Las medidas correctoras garantizarán los objetivos de calidad acústica que, conforme a la normativa estatal, sean aplicables al espacio interior de las edificaciones.

No obstante, para una mayor protección a las poblaciones circundantes a los aeropuertos de competencia estatal, podrá ampliarse el ámbito de dichas servidumbres así como el de sus correspondientes medidas correctoras, sin perjuicio de la posible revisión de la delimitación de la servidumbre conforme a la normativa estatal del ruido.

3. El justo equilibrio entre los intereses en conflicto obligará, así mismo, a la Autoridad aeronáutica competente y al gestor aeroportuario a evaluar continuadamente el impacto ocasionado por la infraestructura a las poblaciones circundantes, a vigilar y sancionar los incumplimientos que se pudieran producir y, en general, a instar o adoptar las medidas



C
D
I
P

pertinentes para compatibilizar una explotación eficiente de la infraestructura aeroportuaria con los derechos de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes.

9
2
3

Disposición Transitoria. Régimen transitorio

9
0
4
1
2

1.- El artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea será aplicable a las infraestructuras aeroportuarias preexistentes, así como a los derechos reconocidos a los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes.

9
0

2.- Las servidumbres acústicas se aprobarán en los plazos resultantes de la normativa estatal del ruido. No obstante, en los aeropuertos de más de 250.000 movimientos al año, la Administración General del Estado adelantará la aprobación de las servidumbres acústicas y de los planes de acción asociados, que se producirá en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley. Hasta la efectividad de estas servidumbres y sus planes de acción quedarán en suspenso provisionalmente los objetivos de calidad acústica, así como los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados a dichos objetivos de calidad acústica, aplicables a tales aeropuertos.

EL CONSEJO DE MINISTROS, en su reunión del día 4 DIC. 2009

acuerdo remite a las Cortes Generales el presente proyecto de ley.

Disposición final primera. Título competencial.
La presente ley se dicta al amparo de las competencias atribuidas con carácter exclusivo al Estado en el artículo 149.1.20ª de la Constitución.

LA MINISTRA SECRETARIA

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid

EL MINISTRO DE FOMENTO

[Firma manuscrita]
José Blanco Lopez





| |
|-----------|
| REF.: |
| REF.C.M.: |

C
D
I
P

9 Acuerdo por el que se solicita a la Mesa del Congreso de los Diputados la tramitación
2 parlamentaria por el procedimiento de urgencia del Proyecto de Ley por el que se modifica la
3 Ley de Navegación Aérea
6
9

0
4
1
2
0
9

1
3
4
5

PROPUESTA

En el entorno de los aeropuertos competencia del Estado se está produciendo una situación de inseguridad jurídica que perjudica tanto a los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes, afectados por la navegación aérea, como a la adecuada prestación de los servicios ligados a dichas infraestructuras.

Esta situación se ha agravado hasta poner en riesgo la efectividad de los derechos de quienes residen en las poblaciones próximas a los aeropuertos, por lo que resulta inaplazable implantar las medidas correctoras necesarias para asegurar que el impacto acústico y aeronáutico de dichas infraestructuras cumple con las directivas comunitarias y la normativa estatal.

Por otra parte, los aeropuertos de interés general son vitales para la economía nacional y, especialmente, en el actual contexto de crisis económica, resulta imprescindible establecer un marco jurídico claro que permita a sus usuarios conocer con certeza la capacidad operativa actual de tales infraestructuras y la que puede esperarse de las mismas.

EL CONSEJO DE MINISTROS
aprobó en su sesión de 4 de diciembre de 2009
propuesta de su reunión

del día - 4 DIC. 2009

En este contexto, resulta urgente e inaplazable adecuar la Ley de Navegación Aérea a la más reciente normativa internacional y comunitaria reguladora de los conflictos de intereses que se producen en los entornos aeroportuarios. Con ello se implantan las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos de competencia estatal, así como garantizar que estas infraestructuras puedan seguir siendo un elemento clave para el desarrollo de la economía nacional y para el empleo.

Esta reforma de la Ley de Navegación Aérea procura garantizar el justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de los dueños de los bienes subyacentes, todo ello conforme a la reciente Resolución A35/5 de la 35 Asamblea de la Organización Civil Internacional (OACI) y la normativa internacional y comunitaria.





C

D

En su virtud, el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento, en su reunión de 4 de diciembre de 2009,

9

2

3

6

9

ACUERDA

Solicitar a la Mesa del Congreso de los Diputados la tramitación parlamentaria por el procedimiento de urgencia del Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley de Navegación Aérea, de conformidad con lo previsto en el artículo 93 del Reglamento de Congreso de los Diputados.

1

Dado en Madrid, - 4 DIC. 2009

4

5

ELÉVESE AL CONSEJO DE MINISTROS

EL CONSEJO DE MINISTROS

aprobó la presente propuesta en su reunión del día - 4 DIC. 2009

EL MINISTRO DE FOMENTO

José Blanco López

LA MINISTRA SECRETARIA

DILIGENCIA: Para hacer constar que el documento que antecede, compuesto de 2 pag. es copia fiel del original que obra en el Archivo del Secretariado de Gobierno.

- 4 DIC. 2009

Madrid,

LA DIRECTORA GENERAL



MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE LEY, POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA.

C
D
I
P

9
2
3
6
9

0
4
1
2
0
9

1
3
:
4
5

El objetivo que se persigue con el presente a Anteproyecto de Ley es, mediante la modificación del artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea, dotar de la adecuada protección jurídica a los núcleos poblacionales que se encuentran situados en el entorno de los Aeropuertos competencia del Estado y que resultan afectados por la navegación aérea, debiendo soportar los efectos que de la misma derivan y, entre ellos, los impactos acústicos derivados del sobrevuelo de las aeronaves.

Los importantes crecimientos de tráfico aéreo que se han venido produciendo en los últimos años, y que ha dado lugar a un importante crecimiento y expansión de las infraestructuras aeroportuarias, ha supuesto un agravamiento de dicha situación, hasta el punto de poner en riesgo la efectividad de los derechos de quienes residen en las poblaciones más próximas a los aeropuertos.

Consciente de ello, la normativa estatal en materia de ruido, constituida fundamentalmente por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, han venido a prever la aplicación de una serie de medidas tendentes a paliar los efectos que sobre el medio ambiente se derivan de la explotación y utilización de las distintas infraestructuras fuente de impactos acústicos, entre las que se encuentran las infraestructuras aeroportuarias, si bien estableciendo un plazo de adaptación de las infraestructuras preexistentes que, dada la situación antes descrita, parece necesario reducir al menos en el caso de las grandes infraestructuras aeroportuarias.

Por otra parte no podemos olvidar que las infraestructuras aeroportuarias resultan vitales para el desarrollo de la economía nacional, como pone de manifiesto el hecho de que hayan tenido una utilización media en los últimos años próxima a los doscientos millones de pasajeros, y, además resultan un



C
D
I
P

9
2
3
6
9

0
4
1
2
0
9

1
3
:
4
5

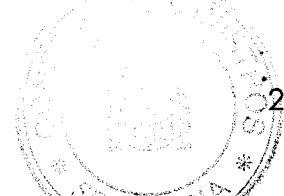
medio indispensable para garantizar la adecuada cohesión territorial y las posibilidades del libre desplazamiento de las personas dada la importancia del hecho insular en nuestro territorio.

Ante tal situación, no cabe duda que resulta inaplazable adoptar las medidas necesarias que, respetando un justo equilibrio entre los intereses en juego, permita, por un lado, proteger adecuadamente los derechos de los ciudadanos afectados por la navegación aérea, posibilitando su ejercicio, y por otro lado, la explotación de las infraestructuras aeroportuarias, todo ello en el marco de la doctrina del Tribunal Europeo de Derechos Humanos y de la normativa Internacional y Comunitaria.

Dicho justo equilibrio debe buscarse sobre la base de favorecer el ejercicio de los derechos ciudadanos y, por ello, el alcance de la disposición que ahora se propone se dirige fundamentalmente a imponer a la Administración del Estado y al gestor aeroportuario obligaciones en orden a posibilitar tal ejercicio.

Y así, se impone al Estado la obligación de garantizar el respeto a los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal en materia de ruido antes citada, viniendo obligado a establecer, si no se alcanzan tales objetivos de calidad, servidumbres acústicas sobre el territorio afectado, debiendo implantar planes de acción en los que se contemplen las medidas correctoras y de protección que deban articularse para conseguir superar tales situaciones, y alcanzar los objetivos acústicos en el interior de las edificaciones de manera que no resulte perturbado el ejercicio de los derechos a sus moradores.

Asimismo se imponen a la Autoridad Aeronáutica y al Gestor Aeroportuario las obligaciones de evaluar continuamente el impacto ocasionado por la utilización de las infraestructuras aeroportuarias, para lo que deberán adoptarse sistemas fiables que permitan disponer y facilitar tal información; vigilar y sancionar los posibles incumplimientos que puedan llevar a cabo los usuarios de las infraestructuras y que perjudiquen a los núcleos de población subyacentes, y la de instar o adoptar cuantas medidas fueren necesarias para conseguir que una eficiente explotación de las infraestructuras resulte compatible con los derechos de los ciudadanos.



C
D
I
P
9
2
3
6
9
0
4
1
2
0
9
1
3
:
4
5

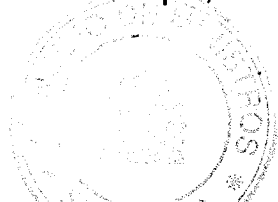
Bajo este mismo prisma de reforzar la protección de los derechos de los ciudadanos, adoptando las medidas procedentes para paliar las consecuencias que para los mismos se derivan de su colindancia con los recintos aeroportuarios, se consagra la obligación para el Estado de anticipar el establecimiento de las servidumbres acústicas relativas a aquellas infraestructuras preexistentes, y que con arreglo a la normativa estatal en materia de ruido, anteriormente citada podría llevarse a cabo hasta el 31 de diciembre de 2020.

En este sentido tales servidumbres y los planes de acción en los que se incluyan las medidas correctoras y de protección que permitan alcanzar los objetivos de calidad acústica en el entorno de aquéllas infraestructuras aeroportuarias que superen los 250.000 movimientos, deberán ser establecidas en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de la norma que se propone.

Con dicha medida se adelanta en más de diez años las previsiones actuales de la normativa estatal del ruido, y se favorece la situación de los núcleos poblacionales del entorno de los aeropuertos más importantes, mejorando su situación, en la medida en que los objetivos de calidad acústica que se establecen como parámetro para la determinación de tales servidumbres, son más favorables para el ciudadano que los previstos en las Declaraciones de Impacto Ambiental que presidieron las ampliaciones de las citadas instalaciones.

Debe señalarse, por último, que dada la importancia de las infraestructuras aeroportuarias para la economía del país, y más en una situación económica como la que ahora atravesamos, es necesario establecer un marco jurídico claro que permita a los usuarios de las citadas infraestructuras conocer con certeza la capacidad operativa actual de las mismas.

En efecto, en los últimos años se han finalizado importantes infraestructuras aeroportuarias y en los próximos meses se pondrán en servicio otras nuevas, todo ello, de cara a dar servicio a la demanda de transporte aéreo que, si bien



C
D
I
P
9
2
3
6
9
0
4
1
2
0
9
1
3
:
4
5

esta afectada coyunturalmente por la situación de económica, ha venido manteniendo importantes índices de crecimiento durante los últimos años.

Los datos de los últimos meses, donde algunos aeropuertos ya empiezan a presentar incrementos de tráfico con respecto al año pasado así como la solicitud de autorizaciones de vuelo realizadas por las compañías aéreas para la próxima temporada de verano hacen pensar en una recuperación de la actividad.

Dentro del proceso internacional de coordinación de slots (asignación de franjas horarias), el próximo día 15 de enero las compañías aéreas deberán confirmar sus slots para dicha temporada en función de la capacidad aeroportuaria prevista por lo que resulta imprescindible que se disponga de ese claro marco normativo que permita garantizar la sostenibilidad de la capacidad real de las distintas infraestructuras

Como puede deducirse de lo expuesto, resulta inaplazable adoptar las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos de competencia estatal, así como garantizar que estas infraestructuras puedan seguir siendo un elemento clave para el desarrollo de la economía nacional y para el empleo.

Madrid a 3 de diciembre de 2009



**MEMORIA ECONOMICA DEL PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE
MODIFICA LA LEY 48/1960, DE 21 de JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA**

C
D
I
P

9
2
3
6
9

0
4
1
2
0
9

1
3
:
4
5

El presente Anteproyecto de Ley por el que se modifica el artículo 4 de la Ley 48/1960 de Navegación Aérea, supone fundamentalmente para la Administración una anticipación del coste de financiación de las medidas correctoras a incluir en el Plan de Acción asociado a la delimitación de las servidumbres acústicas en los aeropuertos de Madrid / Barajas y Barcelona, dado que son estos dos los que actualmente soportan un número superior a 250.000 movimientos.

La disposición adicional tercera del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, establece en su apartado cuarto que los objetivos ambientales de los planes de acción aplicables a las infraestructuras estatales preexistentes se alcanzarán antes del 31 de diciembre de 2020.

Como consecuencia de la modificación de la Ley de Navegación Aérea que ahora se propone, y en la medida que se prevé que las servidumbres acústicas derivadas de las infraestructuras aeroportuarias con más de 250.000 movimientos deberán establecerse en el plazo máximo de seis meses, habrá que anticipar la ejecución del plan de acción.

El coste de las medidas correctoras a ejecutar con cargo a los planes de acción de estas grandes infraestructuras se estima inicialmente en un incremento de 50 millones de euros sobre el coste de los planes de aislamiento acústico que Aena está ejecutando actualmente para estos aeropuertos. Asimismo el coste financiero de anticipar estas actuaciones se estima en 5 millones de euros.

Para el resto de los aeropuertos, no comprendidos ahora en la norma propuesta, el coste de los planes de acción asociados a la delimitación de servidumbres acústicas, cuando se produzca, se estima en 85 millones de euros.



C
D
I
P
9
2
3
6
9
0
4
1
2
0
9
1
3
:
4
5

Por otra parte la necesidad de incrementar el control y vigilancia del cumplimiento de los procedimientos de disciplina de tráfico en materia de ruido requerirá la inversión en sistemas de monitorizado de ruido y sendas de vuelo estimándose el importe de la misma en una cifra aproximada a los 2 millones de euros y un coste de explotación hasta el año 2020 del entorno de los 15 millones de euros.

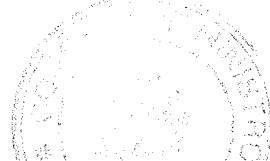
A los costes anteriormente mencionados, hay que añadir el coste de la realización de estudios operativos y de navegación aérea que permitan la aplicación de nuevas técnicas que contribuyan a la reducción de los niveles acústicos de inmisión en las zonas sujetas a servidumbres. El coste de estos estudios se estima en 5 millones de euros.

El coste total por tanto de la aplicación del Anteproyecto de Ley y las medidas que en el mismo se establecen, se estima en 77 millones de euros.

Por otro lado, la ejecución en sus estrictos términos del Auto dictado el pasado 3 de noviembre por la Sección Novena del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el Recurso contencioso-administrativo 109/2004 *"se proceda con carácter inmediato a la reducción de un 50% sobre la cifra actual del total de los vuelos sobre la citada urbanización, con las consecuencias que ello implique en el uso de la pista 18-R"*, supone que de los actuales 98 movimientos/hora se tendría que pasar a 78 movimientos/hora, que era la capacidad existente en el año 2004, antes de la ampliación del aeropuerto.

Como consecuencia de la inmediata reducción de capacidad, se perderían 47.000 puestos de trabajo (directo, indirecto e inducido) y se dejarían de generar 1.125 millones de euros, además de resultar completamente inútil la altísima inversión, mas de 6.000 millones de EUROS, efectuada por la Administración en el ampliación de Barajas, puesto que hablamos de las mismas cifras de capacidad que se tenían antes de la ampliación.

La aplicación inmediata de la reducción de operaciones, dado que no es posible adecuar los slots a la nueva capacidad hasta la próxima temporada, exigiría una cancelación masiva de vuelos, ya que si no se efectuaran cancelaciones habría un 44% de arribadas con una demora media de 70



C
D
I
P
9
2
3
6
9
0
4
1
2
0
9
1
3
:
4
5

minutos por aeronave, sin tener en cuenta los efectos por pérdidas de rotaciones.

No será posible atender futuros incrementos de la demanda ni llegar a los 120 operaciones/hora previstas, por lo que el aeropuerto se encontraría ante el riesgo de perder aproximadamente 245.000 vuelos al año. La repercusión económica de perder 245.000 vuelos al año sería la eliminación de aproximadamente 122.500 empleos, con la consiguiente reducción de la masa salarial regional por importe de 2.900 millones de euros.

La extrapolación de esta Sentencia a otras poblaciones que de inmediato solicitarían el reconocimiento de sus derechos, puesto que sobre ellas se producen sobrevuelos a menor ó igual altura que sobre la Urbanización Santo Domingo, podría implicar el cierre completo del Aeropuerto de Barajas.

En 9 de los 10 mayores aeropuertos de Aena, se producen sobrevuelos sobre la población (como se produce en la mayoría de los grandes aeropuertos del mundo). La extrapolación de este criterio al resto de aeropuertos (claramente posible jurídicamente hablando), afectaría de forma importante al desarrollo de España, afectando al turismo y a la actividad industrial.

Madrid a 3 de diciembre de 2009





C
·
D
I
P

9
2
3
6
9

0
4
1
2
0
9

1
3
:
4
5

INFORME SOBRE EL IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

proyecto de ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea

El presente Informe de Impacto por razón de género se emite para dar cumplimiento al mandato establecido en el artículo 24, apartado 1.b) de la Ley 50/1997, del Gobierno, en su redacción dada por la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno.

En este sentido la entrada en vigor del Anteproyecto de Ley de que se trata no produce ningún impacto por razón de género.

