

ANTEPROYECTO DE LEY DE INFRAESTRUCTURAS AERONÁUTICAS DE ARAGÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE FOMENTO, VIVIENDA, LOGÍSTICA Y COHESIÓN TERRITORIAL



04/07/2025

SESIÓN RETORNO



APORTACIONES INCORPORADAS



#33 - ACEPTADAS TOTALMENTE (29%)

#14 - ACEPTADAS PARCIALMENTE (13%)



CAPÍTULO I - ÁMBITO APLICACIÓN, DEFINICIONES Y REGISTRO

- Se han incorporado nuevas definiciones como **lugares de operación, ultraligero, hidroaeródromo y altipuerto**. Se han matizado otros conceptos: **gestor, aeródromo, vertipuerto...** Estas decisiones han influido en el resto del articulado produciéndose una reforma sustancial en parte del mismo, especialmente en el Capítulo II - Sección 4^a y los Anexos técnicos I, II y IV.
- Se han **extraído los vertipuertos del Capítulo II - Sección 4^a** que pasan a integrarse en las Secciones 2^a y 3^a. De esta manera, se contemplan los vertipuertos permanentes (ya sea de uso público o restringido) o eventuales, exigiéndoles la tramitación que corresponda en esos casos.
- Se han realizado aclaraciones del artículo 6, **Registro de las infraestructuras**: se ha concretado más el contenido del mismo en aras de dotarlo de mayor claridad pese a que esté previsto en el texto un posible desarrollo reglamentario al efecto.



CAPÍTULO II / SEC. 2^a - AUTORIZACIÓN AERÓDROMOS PERMANENTES

- Se ha ampliado en un año más el **plazo de vigencia de las autorizaciones de establecimiento o modificación** en el caso de aeródromos permanentes, haciendo un total de dos años, al objeto de que el interesado disponga de más margen de tiempo para poder ejecutar las obras.
- Se ha incluido la **posibilidad de prorrogar ese plazo** en los términos que dispone la normativa estatal básica en materia de procedimiento administrativo, es decir, una ampliación que no exceda de la mitad de los mismos, si las circunstancias lo aconsejan y con ello no se perjudican derechos de tercero, por lo que, en esos casos, se dispondría de un plazo total de tres años.
- Se ha tenido en cuenta la posibilidad de tramitar autorizaciones para **aeropuertos certificados**.



CAPÍTULO II / SEC. 3^a - TRAMITACIÓN AERÓDROMOS EVENTUALES

- Se han introducido aclaraciones en lo que respecta a la figura del **propietario del terreno**, debiendo ser esta figura conocedora de la actividad para la que concede el permiso y quien debe asegurar que el sumatorio de movimientos dentro del aeródromo no supera los límites operacionales, establecidos por la normativa estatal, en caso de haber varios operadores.



CAPÍTULO II / SEC. 4^a - AUTORIZACIÓN OTRAS INFRA. USO EXCLUSIVO UAS

- Se han **extraído los vertipuertos** que pasan a integrarse en las Secciones 2^a y 3^a.
- Se dedica a otras infraestructuras de **uso exclusivo de UAS** (distintas de las contempladas en Secciones 2^a y 3^a), incluyendo los **campos de aeromodelismo**.
- Se simplifica la tramitación exigida recogiendo **una única autorización** que habilite a las operaciones aéreas.
- Adicionalmente, en tanto no exista una normativa técnica desarrollada para este tipo de infraestructuras, se exige que el gestor de las mismas declare responsablemente sobre las **condiciones mínimas de seguridad operacional**.



CAPÍTULO III – RÉGIMEN GESTIÓN

- Se ha incluido como obligación expresa del gestor la **comunicación de un cambio en la gestión**.
- Se permite, en el caso de infraestructuras de uso restringido, que el órgano competente pueda valorar la **necesidad o no de una nueva autorización** de apertura al tráfico en esa situación solo si es necesaria.



CAPÍTULO V – RÉGIMEN SANCIONADOR

- Se han **revisado a la baja los importes de las sanciones** inicialmente establecidos ajustándose más a los que determina la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.
- También se contempla que uno de los criterios de graduación de las sanciones pueda ser la **tipología de las infraestructuras**.



DISPOSICIONES (ADICIONALES, TRANSITORIAS, FINALES)

- En la Disposición adicional segunda se han establecido los **requisitos que debe cumplir una infraestructura declarada de utilidad pública** aclarando qué tipo de infraestructuras podrán beneficiarse de esta condición.
- En la Disposición adicional tercera se ha **limitado el ámbito** en el que será preciso el informe del gestor de una infraestructura declarada de utilidad pública **y se ha ampliado el plazo** para su emisión a 30 días.



ANEXOS

- Las decisiones sobre incluir nuevas tipologías de infraestructuras ha influido en el resto del articulado produciéndose una reforma sustancial de los **Anexos I, II y IV**.



CONSIDERACIONES GENERALES

- Otra modificación relevante es la relativa al **silencio administrativo**, en relación con la resolución de los procedimientos de aprobación de los planes directores y de las autorizaciones, dotándole ahora de carácter negativo por razones imperiosas de interés general relativas a la seguridad aérea. Alineados con la normativa básica estatal en materia de seguridad aérea, se propone en esta ley la consideración del carácter desestimatorio en el supuesto de falta de resolución expresa.
- Se recoge también referencias a la **ley básica en materia de evaluación ambiental** ya que en los últimos años ha sufrido ciertos cambios que no se han traspuesto a la legislación aragonesa.



APORTACIONES NO INCORPORADAS



#65 - NO ACEPTADAS (58%)
(31 DUPLICADAS)



CAPÍTULO I - ÁMBITO APLICACIÓN Y DEFINICIONES

- 2. En el artículo 2.3 se hace referencia a las aeronaves, la aportación solicitaba adicionar tanto aeronaves tripuladas como no tripuladas. **No se considera preciso ya que el concepto aeronave incluye tanto las tripuladas como las no tripuladas.**
- 4. En el artículo que define el concepto de aeródromo eventual, la aportación solicitaba adicionar “*Y que tiene un protocolo operacional específico para el aeródromo en cuestión*”. **Esto no encaja en la definición establecida en la LNA.**
- 7. En el artículo que recoge la definición de gestor, la aportación proponía modificar que el mantenimiento de la infraestructura fuera una de sus labores ya que en helipuertos sanitarios esta labor suele recaer en otra entidad, que se encarga de todo el hospital (helipuerto incluido). **No se puede recoger como se plantea porque es contrario a artículos 33 y 40 de la LSA referidos a obligaciones generales y obligaciones específicas de los gestores de infraestructuras aeronáuticas.**
- 11. En el mismo artículo anterior, se proponía eliminar la limitación del número de operaciones que pueden albergar estas infraestructuras. **Esto no es posible por ser contrario a la definición establecida en el RD1189/2011.**



CAPÍTULO II / SEC. 1^a - PLAN DIRECTOR (1 de 2)

- 14. El PD definirá las directrices de ordenación y desarrollo de la infraestructura. Se proponía añadir uso y gestión. **No resulta conveniente puesto que el PD no define las directrices de la gestión de la infraestructura.**
- 15. Se planteaba fijar el criterio para obligar a un aeródromo de uso restringido dependiendo del tipo de infraestructura que fuera a contar con un PD. **Ya se consideraba abierto a un posible futuro desarrollo reglamentario porque en la actualidad, la tipología de infraestructuras aragonesas de uso restringido no precisa este instrumento de planificación.**
- 16. El PD precisa de un estudio de la incidencia de la infraestructura en el ámbito territorial. Se solicitaba que se podría añadir como un componente más: "*la compatibilidad urbanística con el planteamiento municipal o supramunicipal.*" Otro componente para añadir sería: "*la delimitación de las servidumbres aeronáuticas (altura de obstáculos, radiofrecuencias, luces, entre otros)*". **No se considera necesario porque ya se hace referencia genérica al régimen urbanístico del suelo y las servidumbres aeronáuticas están referidas en el articulado.**



CAPÍTULO II / SEC. 1^a - PLAN DIRECTOR (2 de 2)

- 17. Se solicitaba la incorporación del trámite de información pública en el procedimiento de aprobación del PD. **No es pertinente puesto que este trámite está previsto en la tramitación ambiental del PD.**
- 19. La aprobación del PD en infraestructuras de titularidad pública se le reconoce implícitamente la declaración de utilidad pública. La aportación sugería incorporar la participación de la ciudadanía. **La normativa estatal referida a la utilidad pública a efectos expropiatorios, no lo contempla.**
- 82. Relativo a la aplicación de la expropiación forzosa a la que habilita la utilidad pública la aportación solicitaba que se pondere rigurosamente la inexistencia de alternativas viables que impliquen un menor gravamen a la propiedad privada y se busque preferentemente el acuerdo voluntario con los titulares de los bienes y derechos afectados, garantizando en todo caso una compensación que cubra la totalidad de los perjuicios directos e indirectos ocasionados. **Esto no procede porque la expropiación se encuentra justificada en el ordenamiento constitucional en el hecho de que la propiedad no es un derecho absoluto y ha de servir a una necesidad colectiva.**



CAPÍTULO II / SEC. 2^a - AUTORIZACIÓN AERÓDROMOS PERMANENTES (1 de 2)

- 24. La ley hacía referencia a que los estudios o memorias técnicas debían estar firmados por técnico competente. La aportación solicitaba que se incorporara al ingeniero aeronáutico como figura competente. **No se considera esta posibilidad y se adopta el mismo criterio que en el resto de la legislación estatal en la materia utilizando finalmente el término “facultativo competente”.**
- 25. En el caso de las modificaciones relevantes la ley tasa los supuestos que precisan tramitación de compatibilidad de espacio aéreo. La aportación planteaba la duda si esto siempre se haría de este modo en el caso de modificaciones relevantes como en el caso de construcción de una plataforma, cambio de gestor, etc., y solicitaba especificar en qué casos esto era requerido. **Ya se considera suficientemente clara la redacción del art.17.**
- 26. Para las autorizaciones de apertura al tráfico la ley exige la tramitación de informe o certificado de compatibilidad de espacio aéreo que se pide tras resolución de verificación, o tras informe de acreditación de cumplimientos de normas técnicas. La aportación planteaba si podría solicitarse dicha tramitación en otro momento previo para no demorar plazos. **No se considera debido a la exigencia del art.4.3 del RD1189/2011 que tiene carácter de legislación básica.**



CAPÍTULO II / SEC. 2^a - AUTORIZACIÓN AERÓDROMOS PERMANENTES (2 de 2)

- 28. Al respecto de las modificaciones no sustanciales, una aportación solicitaba clarificar si estas modificaciones menores no necesitan autorizaciones y se autorizan sin tramitar. **Ya se considera suficientemente clara la redacción del art.17.**
- 74 En relación al artículo que se refiere que las autorizaciones de apertura al tráfico pueden ser limitadas, suspendidas, etc., en caso de incumplimientos de la misma, la aportación planteaba añadir *“si dicho incumplimiento fuera sustancial, persistente tras requerimiento de subsanación, y pusiera en riesgo directo y grave la seguridad operacional o el interés público protegido por esta ley”*. **No se considera pertinente.**
- 79. En el caso de las modificaciones relevantes la ley contempla la posibilidad del desarrollo posterior de otras modificaciones relevantes que podrían establecerse reglamentariamente. La aportación solicita añadir: *“...previa justificación de su impacto significativo en la seguridad operacional o en el interés general y tras un análisis de proporcionalidad de la carga administrativa.”* **No se considera oportuno ya que su posible inclusión en un futuro reglamento ya conllevará un análisis objetivo de las condiciones que determinen el carácter de modificación relevante.**



CAPÍTULO II / SEC. 3^a - TRAMITACIÓN AERÓDROMOS EVENTUALES

- 29. Al respecto de los aeródromos eventuales, la aportación indicaba una posible incoherencia con el artículo dedicado al registro, donde aparentemente no se tenían en cuenta, y cómo se justificaba la publicación de datos privados relativos a la declaración responsable. **Esto estará contemplado en un posible desarrollo reglamentario futuro del Registro.**
- 32. Al respecto de que se superen los límites operacionales en los aeródromos eventuales, la aportación sugería clarificar como se iba a instar la tramitación a permanente. **Se pone de manifiesto en el articulado que es el órgano directivo competente será quien inste al interesado.**
- 34. La aportación solicita aligerar la tramitación, especialmente la medioambiental. **La Ley 11/2014 no distingue los aeródromos permanentes de los eventuales.**
- 39. La aportación indica que no está claro que el operador sea el encargado de tramitar un aeródromo eventual. **La legislación estatal se refiere a la figura del operador tanto en la definición de eventual (RD1189/2011), como en su exclusión del ámbito de aplicación del RD1070/2015. Si bien se han hecho matizaciones respecto a la figura del propietario del terreno.**



CAPÍTULO II / SEC. 4^a - AUTORIZACIÓN OTRAS INFRA. USO EXCLUSIVO UAS

- 38. La aportación proponía añadir la autorización o autorizaciones para las infraestructuras intermedias, es decir, minihubs o lockers automatizadas desde donde los drones cargan o descargan mercancías. **No se considera oportuno detallarlo en la ley dado que se trata de un tema que aún no se encuentra regulado a nivel estatal.**
- 80. La aportación proponía complementar el concepto de medios alternativos propuestos añadiendo *"pudiendo estos basarse en estándares y mejores prácticas reconocidos por organismos internacionales de normalización o asociaciones sectoriales de prestigio, siempre que se demuestre un nivel de seguridad operacional equivalente o superior."* Carece ya de sentido porque se ha modificado la redacción de la Sección 4^a eliminándose el apartado al que hacía referencia esta aportación.



CAPÍTULO III – RÉGIMEN GESTIÓN

- 41. La aportación indica que en infraestructuras donde el mantenimiento está licitado a un tercero, como es en helipuertos hospitalarios, puede haber conflicto de competencias con el gestor. **Conforme arts. 33 y 40 de la LSA, el mantenimiento es una de las obligaciones establecidas a los gestores de aeropuertos, aeródromos y demás instalaciones aeroportuarias. Esto sin perjuicio de que, de producirse subcontratación en tareas de mantenimiento, el instrumento jurídico que lo formalice recoja la repercusión de la correspondiente obligación a la empresa mantenedora.**
- 42. La aportación planteaba recoger la responsabilidad del gestor cuando se realizasen operaciones militares por parte del Ministerio de Defensa en la infraestructura gestionada por aquel. **No se considera pertinente recogerlo en el texto.**
- 76. Al respecto de la figura del gestor y sus obligaciones, la aportación solicitaba completar la redacción añadiendo *“sin perjuicio de su responsabilidad primordial ante los usuarios y la sociedad civil para garantizar la seguridad y eficiencia de la infraestructura, el gestor de una infraestructura aeronáutica deberá:”*. **No se añade porque se considera que no aporta nada más allá de lo recogido en el texto que ya hace referencia a todas las obligaciones que atañen al gestor en las diferentes legislaciones de aplicación.**



CAPÍTULO V – RÉGIMEN SANCIONADOR

- 44. La aportación proponía añadir en infracciones graves las siguientes: 1) No respetar las condiciones técnicas de seguridad o medioambientales impuestas por la autorización. 2) Cualquier actuación que ponga en peligro la seguridad de las operaciones aéreas. **Ambas propuestas ya están contempladas en art.35 b) y f).**
- 72. La aportación solicita incluir un aviso previo antes de incoar un procedimiento sancionador por infracciones leves. **No resulta pertinente ya que la competencia en procedimiento administrativo, incluido el sancionador, es del Estado y la ley respeta el procedimiento establecido en la legislación básica estatal, donde no se contempla el aviso por incumplimientos.**
- 73. La aportación solicita incluir una justificación reforzada de la urgencia y de la inexistencia de otras medidas menos gravosas para asegurar la suspensión de actividades o la clausura de instalaciones. **No resulta pertinente ya que eso es una medida de las que ya recoge la LPAC en su art.90 y que es de aplicación por ser legislación básica.**



DISPOSICIONES (ADICIONALES, TRANSITORIAS, FINALES)

- 71. En la disposición adicional referente a la utilidad pública la aportación plantea que el perímetro que se establece para informe preceptivo del gestor se establezca reglamentariamente en función de las características específicas de la infraestructura y los riesgos potenciales para la seguridad de las operaciones aéreas. **Se considera conveniente establecer ya en la ley un perímetro. Este perímetro se ha matizado gracias a otras aportaciones haciendo referencia a las SLOs de la infraestructura.**
- 77. En la disposición final de modificación de los anexos, la aportación sugería añadir que la modificación se realizará previo trámite de información pública y consulta con las asociaciones y colegios profesionales más representativos del sector. **No se considera oportuno ya que la tramitación de un Decreto ya comprende un trámite de información pública.**



ANEXOS

- 106. Al respecto del registro de operaciones aéreas preceptivo en el anexo III, la aportación proponía llevar a cabo dicho registro a través de página web o app. **No se considera oportuno establecer el modo en el que el gestor debe registrar las operaciones para flexibilizar sus opciones a la hora de registrar esa información. En todo caso deberá documentarlos y archivarlos.**



CONSIDERACIONES GENERALES

- 51. La aportación indica que falta incluir la singularidad de vuelos con planeador debido a que no es una actividad puntual, hay 10 mil horas de vuelos con estas aeronave. **Estas operaciones están contempladas dentro de las que se pueden realizar en aeródromos de uso restringido.**
- 53. La aportación plantea la modificación de texto en el sentido de que la tramitación ante el órgano ambiental del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto siempre debería ser a través del Órgano Sustantivo. **No se considera oportuno ya que la ley de prevención ambiental aragonesa establece que para EIAS y EIAE es el promotor el encargado de la tramitación ante el órgano ambiental .**
- 111. La aportación indica que se hace necesaria una zonificación del espacio aéreo de Aragón, y definir áreas en las que sea desaconsejable la instalación de infraestructuras aeronáuticas, ya sea por el impacto de los vuelos sobre la conservación de especies de fauna amenazada, como por el mayor riesgo de colisión con aves en esas zonas y el consiguiente peligro para los usuarios. **No se considera pertinente porque el espacio aéreo es una competencia exclusivamente Estatal. El procedimiento para establecimiento de zonas de espacio aéreo prohibidas y restringidas asociadas a la protección medioambiental está regulado en el art.22 del RD1180/2018.**



GRACIAS POR SU ATENCIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE FOMENTO, VIVIENDA, LOGÍSTICA Y COHESIÓN TERRITORIAL

